Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 4 / 4. JANUAR 2023

Formel-1-Interview: Pierre Gasly

Mehr Erfolg ohne Red Bull?

Dominique Aegerter

Erster Test mit SBK-Yamaha

Rallye-WM-Feature

So kommt die Action ins TV

Mitmachen und gewinnen!

DIE GROSSE LESERWAHL

1. Preis

1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

in Kooperation mit

LIQUI MOLY · KW

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 04

IndyCar: Hybrid statt neuer Motor

Warum der 2,4-Liter-V6 gestrichen wurde

Interview: Sheldon van der Linde

Titelverteidigung in neu formierter DTM?

Rallye Dakar: Motorrad-Wertung

Drama und Spektakel auf den ersten Metern

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Alpine-Neuzugang Pierre Gasly **S. 4**
Formel 1 Das große Stühlerücken bei den F1-Teamchefs **S. 6**
Formel 1 Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 8**
Formelsport IndyCar und die große Hybrid-Kehrtwende **S. 10**
Sportwagen Interview David Salters und aktuelle News **S. 12**
Sportwagen-Historie Ferraris letzter echter Prototyp **S. 14**
Rallye-WM Interview mit Vize-Weltmeister Ott Tänak **S. 16**
Rallye Aktuelles aus Rally-Raid-WM, Rallye-WM und ÖRM **S. 17**
Rallye So entstehen die bewegten Bilder für die Welt **S. 18**
DTM Interview mit Meister Sheldon van der Linde **S. 20**
Tourenwagen Hintergründe und News aus der TCR-Szene **S. 29**
Tourenwagen-Historie Teil 2 des WTCC/WTCR-Rückblicks **S. 30**

Motorrad:

Leserwahl Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 23**
Rallye-WM So verlief der Auftakt bei der 45. Dakar-Rallye **S. 32**
Superbike-WM Interview mit Aufsteiger Domi Aegerter **S. 34**
Motorrad-WM Aktuelle Hintergründe und News aus den Serien **S. 36**
Historie Die Suzuki RT 63 wird 125er-Weltmeister 1963 **S. 38**
Straßensport Neues aus IDM und Supersport-WM **S. 40**
Eisspeedway Interview mit Vize-Weltmeister Hans Weber **S. 42**
Offroad Weitere News aus Motocross und Eisspeedway **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

MOTORSPORT IMAGES

06 **Transferkarussell in der Formel 1: Teams wechseln Spitzenpersonal aus**

MOTORSPORT IMAGES

14 **Sportwagen-Historie – Ferrari 312PB: Der letzte Le-Mans-Prototyp aus Maranello**

KROISS

34 **Dominique Aegerter im Interview: Erster Yamaha-Test in Jerez**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Ohne Motor kein Motorsport. Doch die Gleichung steht unter Druck. Die Politik versucht, den Verbrennungsmotor zu besiegen – aber der Widerstand wächst.

Es ist nicht so, dass die Auto- und Motorradhersteller den Verbrennungsmotor aktiv loswerden wollten, schon gar nicht im Rennsport. Die Produkte für die Straße wurden bisher primär von Ingenieuren getrieben, und die können aufgrund ihres Sachverstandes recht gut einschätzen, welche Technologie unter welchen Einsatzbedingungen am besten funktioniert. Doch die Zeiten, als nur Ingenieure das Sagen hatten, sind vorbei: Die Politik will primär in Europa einen Paradigmenwechsel in Richtung batterieelektrische Antriebe erzwingen. Die Gründe sind hinlänglich bekannt: Der Klimawandel mache eine Reduzierung der CO_2-Emissionen nötig, auch der Verkehrssektor müsse seinen Teil beitragen. Aus diesem Grund hat die Politik in den letzten Jahren über die Gesetzgebung für die Zulassung von Straßenfahrzeugen den batterie-elektrischen Antrieb für die Zukunft auf die Pole-Position gestellt.

Man kann nun endlos darüber debattieren, wie zielführend der gewählte Weg ist. Fakt sind zwei Dinge: Die Elektrifizierung von Autos und Motorrädern war erstens keine Entscheidung der Ingenieure, sondern eine Vorgabe der Politik. Jeder gute Ingenieur würde die undifferenzierte flächendeckende Elektrifizierung für alle Nutzungsanwendungen ablehnen, denn jede Technologie hat ihre Stärken. Der Verbrenner ist beispielsweise im Stadtverkehr bei Teillast keine Offenbarung – genau daraus entstand die Idee, primär den lokalen Stadtverkehr auf elektrische Antriebe umzustellen. Es gibt aber auch Anwendungen, bei denen der E-Antrieb nicht glänzt, zum Beispiel bei hohen Lasten oder großen Reichweiten – oder bei der sportlichen Anwendung. Hier ist ein Verbrenner, wahlweise mit Hybrid, die eindeutig bessere Lösung.

Zweitens versucht die Politik, die individuelle Mobilität gegen den Willen der Konsumenten zu drehen. Repräsentative Umfragen belegen, dass höchstens ein Viertel aller Käufer ein Elektroauto aktiv haben will, aber nur dann, wenn eine staatliche Förderung für den Kauf winkt. Die Regulierung der Mobilität ist also eine große Wette, teilweise gegen die technische Logik und gegen den dokumentierten Kaufwillen.

Der Erfolg oder Misserfolg dieser Wette wird auch über die Zukunft des Motorsports entscheiden. Aktuell fällt auf, dass sich wieder verstärkt die Ingenieure zu Wort melden. Grundtenor: E-Mobilität ja, aber es mache keinen Sinn, alles über einen Kamm zu scheren. Porsche-Boss Oliver Blume sagte im Interview mit unserer Schwesterzeitschrift auto motor und sport: „Die Weltmärkte entwickeln sich unterschiedlich. Wir gehen davon aus, dass 2030 Elektrofahrzeuge dominieren werden, aber Verbrenner wird es weiter geben – in manchen Regionen sogar noch viele und noch sehr lange." Blume ist auch der Chef des VW-Konzerns, seine Stimme hat Gewicht. Es ist die Stimme der Vernunft.

Marcus Schurig
Redakteur

18 **Hintergrund zur Rallye-WM: So werden die Action-Bilder produziert**

RED BULL

HONDA-PLÄNE
Wo hakt es mit der Hybrid-Technik bei den LMDh-Prototypen und den IndyCar-Rennwagen? David Salters, der Chef des Honda Performance Departments (HPD) in den USA, sorgt für Aufklärung.
Seite 12

NEUSTART FÜR TÄNAK
Vizeweltmeister Ott Tänak kehrt zu M-Sport zurück. Im Gespräch mit MSa-Reporter Reiner Kuhn verrät der Este, wann die Entscheidung zum Hyundai-Abschied fiel und was er vom neuen Dienstwagen erwartet.
Seite 16

MOTORRAD-HISTORIE
Mit der RT 63 kehrte Suzuki 1963 bei den 125ern wieder zum Zweizylinder zurück. MSa-Redakteur Imre Paulovits erinnert noch einmal an die interessanten Technik-Details des japanischen Zweitakters.
Seite 38

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

XPB

Nur in sechs Rennen gab es Punkte: Pierre Gasly beendete die Formel-1-Saison 2022 auf dem 14. WM-Platz

Pierre Gasly erlebte eine enttäuschende Saison mit Alpha Tauri. Trotzdem schaffte er den Absprung zu Alpine in ein Werksteam. Wir sprechen mit ihm über die alte Rolle und die neue Herausforderung.

Von: **Andreas Haupt**

2021 haben Sie in 22 Rennen 110 Punkte gesammelt. In der abgelaufenen Saison waren es nur 23 Zähler. Wie groß fällt die Enttäuschung aus?
Dass ich enttäuscht bin, ist keine Überraschung. Ich habe mich wirklich auf diese große Regeländerung gefreut. Wir hatten ein hervorragendes Jahr 2021. Unsere Erwartungen und Ambitionen bei Alpha Tauri waren entsprechend hoch. Die Änderungen sollten das Feld näher zusammenbringen. Wir haben es alle als Chance begriffen. Leider wurde für uns daraus ein sehr schweres Jahr. Wahrscheinlich das schwerste überhaupt oder ähnlich zu 2018, als ich zum Team stieß und damals die Performance nicht stimmte. Als wir als Team Fehler machten.

Lag es nur am Auto?
Es war nicht nur schwer, ein neues Fahrzeugkonzept zu verstehen, sondern auch, mit dem Budget Cap umzugehen. Das hat uns stärker beeinträchtigt, wie wir operieren und entwickeln können. Es war in jedem Fall schwieriger, als wir dachten. Wir taten uns schwerer als manche Teams, die 2021 noch hinter uns waren.

Wann war der Moment, als Sie dachten: Dieses Auto ist schwerer zu fahren als angenommen, und wir können unsere gesteckten Ziele vielleicht nicht erreichen?
Angesichts des Umbruchs in den Regeln wusste ich, dass es mehr denn je ein Entwicklungsrennen werden würde. Wo es nicht wirklich darauf ankommt, aus welcher Position du startest, sondern wie schnell du über die Saison hinweg entwickelst. Deshalb war ich anfangs nicht so besorgt, sondern hatte Hoffnung und war optimistisch, dass wir unsere Entwicklungskurve anheben könnten. Wenn wir uns McLaren als Beispiel nehmen: In Bahrain waren sie fürchterlich langsam. Sie hatten Probleme mit den

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Der passende Zeitpunkt für das nächste Level“

Bremsen. Beide Fahrer lagen weit außerhalb der Top 10. Und sie haben trotzdem den Umschwung geschafft. Sie wurden zu einem Top-Anwärter, das Mittelfeld anzuführen. Das hatte ich auch für uns erhofft.

Aber?
Wir standen ein paar Problemen gegenüber. Das hat die Entwicklung verzögert. Wir haben es nicht geschafft, so viel Performance wie gewünscht an die Rennstrecke zu bringen.

Welche Probleme waren es?
Normale Probleme, wie bei anderen auch, wie das Porpoising. Die Verbiegung des Unterbodens. Der Versuch, das Auto in diesem Bereich etwas steifer zu machen, und die Aero-Plattform zu maximieren. Objektiv gesehen ging es sehr eng zu im Mittelfeld. Das Pendel schwang stark von einem zum anderen Rennen. Es gab Teams, die mal knapp an den Top 10 dran waren und beim nächsten Mal im Q1 ausschieden. Aber ich würde sagen, dass wir immer zu denen gehörten, die nicht wirklich ausbrechen konnten. Ich denke nicht, dass das Auto schlimm war. Wir waren immer noch in der Lage, in manchen Rennen um die Punkte zu kämpfen. Aber ich denke, andere haben es geschafft, mehr Konstanz ins System zu bringen und etwas mehr Performance über das Jahr hinweg freizusetzen. Das half ihnen, konstanter in die Punkte zu kommen.

Welche Schwächen hatte der Alpha Tauri insbesondere?
Wir sind für den Abtrieb, den das Fahrzeug generiert, mit zu hohem Luftwiderstand behaftet gewesen. Und es fehlte einfach an Anpressdruck. Das wirkt sich auf andere Bereiche aus.

Und zwar?
Das Auto rutscht mehr, die Reifen heizen sich stärker auf. Dann rutschst du noch mehr und hast stärkere, thermisch bedingte Abnutzung. Ein kleiner Schritt beim Abtrieb hat große Auswirkungen auf deine allgemeine Leistung im Rennen. Ich denke schon, dass das Auto Potenzial hat. Was uns aber auch noch geschwächt hat: Wir lagen die ganze Saison sehr weit über dem Mindestgewicht. Da sprechen wir von ein paar Zehntelsekunden. Wir haben es nicht geschafft, dieses Übergewicht abzutragen. Wenn wir diese paar Zehntel zu Saisonbeginn gehabt hätten, wären wir mindestens in den ersten acht Rennen im vorderen Mittelfeld gefahren. Und das hätte sich auf die Endabrechnung ausgewirkt.

„Das Team entwickelt das Auto sehr gut. Immer, wenn sie neue Teile bringen, machen sie Fortschritte. Ich sehe riesiges Potenzial mit Alpine.“

Pierre Gasly

Die Stimmung war gedrückt. Was bedeutete das für Sie?
Meine Aufgabe war es, das Team mit Energie zu füllen, sie motiviert zu halten, und den Funken zu entzünden. Es ist eine lange Saison. Alle sind ausgelaugt und müde. Wenn du dann kein tolles Jahr hast, zieht dich das noch mehr runter. In diesem Moment müssen die Leute aber mehr denn je leisten, um das Momentum wieder auf deine Seite zu ziehen. Das war für mich also eine ganz andere Herausforderung als 2021, was ich als Fahrer selbst noch lernen musste. Ich hätte mir gewünscht, das nicht durchmachen zu müssen. Ich sehe aber das Positive daran. In diesen Momenten gräbst du wirklich überall, um kleine Unterschiede zu machen. Wir hatten keinen Spielraum. Selbst an unseren besten Tagen war es manchmal nicht genug, um es in die Top 10 zu schaffen. In dieser Situation musst du sicherstellen, dass du immer wach bist und Gelegenheiten nutzt, wenn die anderen schwächeln. Du kannst selbst nichts liegen lassen. Das war aber leider der Fall in dieser Saison.

Sie wirkten am Funk teilweise arg gefrustet und kritisierten das Team. Zum Beispiel in den USA nach dem Bremsproblem.
Wenn ich mich am Funk über die Bremsen beschwere, dann ist das keine direkte Kritik. Das ist eine Beschwerde, in die ich mich als Teammitglied einschließe. In diesem speziellen Moment hemmen die Bremsen unsere Performance. Das spreche ich an. Ich bin frustriert, weiß aber auch, dass es jeder im Büro genauso ist. Es ist mehr ein Versuch, als Fahrer auf das Verbesserungspotenzial hinzuweisen. Das war ein Bereich, an dem wir arbeiten mussten.

Jetzt Ihr Wechsel zu Alpine. Wie haben Sie die Sommerpause und die Zeit danach erlebt?
Ich war in Griechenland und hatte am ersten Tag Kontakt zu Alpine. Damals zu Laurent Rossi. Die Gespräche starteten. Wir haben ausgelotet, was daraus werden könnte. Aus einem Sommer, in dem ich abschalten wollte, wurde das Gegenteil. Ich stand praktisch jeden Tag in Kontakt mit der Formel 1 und habe alles verfolgt. Ich kannte natürlich Red Bulls Standpunkt, mich behalten zu wollen. Ich wusste also, dass es keine einfachen Gespräche mit Helmut [Marko] werden würden. Er hat aber verstanden, wie wichtig dieser Schritt für mich ist. Es ist eine Win-Win-Situation für Alpine, Helmut und mich.

Waren Sie sofort Feuer und Flamme für Alpine?
Ehrlich gesagt, bin ich jemand, der realistisch ist. Ich hatte einen Vertrag für 2023. Die Möglichkeiten, dort rauszukommen, schienen mir begrenzt. Als Helmut offen war für Gespräche, habe ich gemerkt, dass sich die Situation ändert. Red Bull hatte natürlich ein finanzielles Interesse, nachdem sie mir meine Karriere finanzierten. Da wollten sie natürlich eine Kompensation und noch etwas Geld machen. Das war ein vernünftiger Handel. Für mich ist es ein wichtiger Wechsel. Ich denke, dass ich meine Rolle bei Red Bull und Alpha Tauri in den letzten Jahren bestmöglich ausgefüllt habe. Helmut hat das anerkannt und mich verstanden.

Wieso ist es ein attraktives Projekt? Weil es Ihre letzte Chance war, in ein Werksteam aufzusteigen?
Nein. Wenn Sie sich die Möglichkeiten anschauen, sind keine attraktiven Cockpits mehr da gewesen. Als Alonso sich entschied, Alpine zu verlassen, und Piastri zu McLaren wollte, war das der attraktivste Sitz. Wenn man sich die Entwicklung des Teams über die letzten Jahre ansieht: Für mich ist das ziemlich beeindruckend. Fernando stand in Kanada in der ersten Startreihe. Sie kämpften am oberen Ende des Mittelfelds. Konstant mit beiden Autos. Das Team entwickelt das Auto sehr gut. Immer, wenn sie neue Teile bringen, machen sie Fortschritte. Ich sehe riesiges Potenzial mit Alpine.

Sie klingen begeistert.
Natürlich habe ich mich über das Projekt und die Pläne informieren lassen. Von Otmar [Szafnauer], von Laurent und Luca de Meo. Ich wollte wissen, wie sehr Renault dahintersteht. Sie wollen, dass Alpine um die vordersten Plätze kämpft. Sie werden tun, was immer nötig ist, um an die Spitze zu gelangen. Während dieser Gespräche hat es sich für mich wie ein natürlicher Schritt angefühlt, zu ihnen zu stoßen. Sie sind Hersteller. Du weißt, dass du immer das beste Material bekommen wirst. Es ist für mich als Fahrer der passende Moment für den nächsten Schritt. Für das nächste Level. ■

Pierre Gasly

Geburtstag: 07.02.1996
Geburtsort: Rouen (F)
Herkunftsland: Frankreich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kommen und Gehen

Innerhalb von 19 Stunden wechselten vier Teams ihren Teamchef. Ferrari brachte das Transferkarussell mit dem Tausch von Frédéric Vasseur für Mattia Binotto in Schwung.

Von: **Michael Schmidt**

So ein Erdbeben gab es noch nie. Vier von zehn Teams wechselten innerhalb von 19 Stunden ihre Chefs. Teilweise noch ohne Nachfolger. Für einige kam die Trennung überraschend, bei anderen war sie stümperhaft vorbereitet, und wieder andere fanden auf dem Markt einfach keinen schnellen Ersatz. Teamchef ist kein Beruf, für den es einen festgeschriebenen Karriereweg gibt.

Früher waren es die Gründer selbst. Dann ein Sammelsurium aus Geschäftsleuten, Glücksrittern, ehemaligen Rennfahrern oder Milliardären, die sich in die Teams eingekauft haben oder eingekauft wurden. Heute ist der Teamchef ein gut bezahlter Angestellter, dem in der Regel nichts gehört. Nur Toto Wolff fällt aus der Reihe. Er ist zu 30 Prozent am Mercedes AMG F1-Team beteiligt.

„Für jemand, der wie ich immer im Motorsport tätig war, ist Ferrari der Gipfel der Rennsport-Welt. Ich fühle mich geehrt, dort arbeiten zu dürfen."

Frédéric Vasseur

Wer Lohn bezieht, ist wie ein Fußballtrainer jederzeit austauschbar. Das wurde vielen in der Szene in jenen 19 Stunden am 12. und 13. Dezember eindrucksvoll vor Augen geführt. Kurz gesagt: Es bleibt kein Stein auf dem anderen. Halten wir die chronologische Reihenfolge ein: Jost Capito wurde von Williams verabschiedet, Frédéric Vasseur bei Ferrari zum Nachfolger von Mattia Binotto erklärt, Andreas

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Teamchef-Parade in Monza: Mindestens vier von ihnen sind 2023 nicht mehr dabei oder arbeiten in anderer Funktion

XPB

WILHELM

Capito verlässt Williams, Vasseur geht zu Ferrari, Brown verliert Seidl

XPB

Neuer Chef bei McLaren: Einsatzleiter Stella rückt aus der zweiten Reihe auf

WILHELM

Stabilität zahlt sich aus: Red Bull wurde zum sechsten Mal Weltmeister

Seidl zum neuen Audi-Supermanager befördert und Andrea Stella auf den Posten des McLaren-Teamchefs gesetzt. Zwei Personalien waren bei Redaktionsschluss noch offen. Andreas Seidl sucht einen Ersatzmann für Vasseur, der den Posten des Teamchefs für ihn warmhält, bis Audi offiziell als Mehrheitseigner an Bord ist. Also 2025. Und die Besitzer von Williams schauen sich nach neuem Führungspersonal um, die den Karren endlich aus dem Dreck ziehen sollen. Da musste der Technikchef gleich mit seinen Hut nehmen.

Ferrari hat das Transferkarussell mit dem Rauswurf von Mattia Binotto angeschoben. Es war eine Trennung ohne Not und mit vielen Pannen, weil FCA-Chef John Elkann und Ferrari-Präsident Benedetto Vigna erst nach Binottos Kündigung gemerkt haben, dass ihr Wunschkandidat mit seinen Nebengeschäften nicht Ferrari-kompatibel ist.

Pulverfass von Maranello

Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur wurde Ferrari von Stellantis-Manager Carlos Tavares ans Herz gelegt. Der 54-jährige Franzose ist ein Mann mit vielen Talenten. Er gründete die Teams ASM und ART, baut mit seiner Firma SRT Chassis für die Formel E und managt Fahrer wie Theo Pourchaire. Deshalb war Vasseur auch nicht rund um die Uhr in Hinwil. Als Ferrari-Teamchef muss er auf seine zusätzlichen Hüte verzichten und Ferrari leben. Vor Ort in Maranello. Bis das geklärt war, verging ein Monat.

Vasseur erwartet in Italien ein Pulverfass, an dem seine neuen Chefs ordentlich mitzündeln. Ohne eigene Verbündete. Ferrari war auf dem richtigen Weg. Wenn ein zweiter Platz der Grund für eine Kündigung ist, dann wird Vasseur eine kurze Halbwertszeit haben. In diesem Klima kann kein Erfolg entstehen. Ferrari macht immer den gleichen Fehler. Man hat zu wenig Geduld mit seinen Generälen und hält zu lange an denen fest, die nichts taugen. Keiner hat in den letzten 15 Jahren öfter den Capo gewechselt als das Team der Herzen. Die WM-Titel gingen nicht umsonst an Red Bull und Mercedes, wo Stabilität großgeschrieben wird.

Auch für McLaren, Sauber und Williams bedeuten die Personalrochaden an der Spitze erst einmal einen Schritt zurück. Ein Team lässt sich nicht so einfach neu konditionieren wie eine Fußballmannschaft. Da müssen 500 bis 900 Angestellte, die in den unterschiedlichsten Disziplinen zu einem Puzzle beitragen, auf Linie gebracht werden. Weil neue Chefs zwangsläufig ihre eigene Handschrift hinterlassen wollen, sieht man die Ergebnisse immer erst Jahre später. Ein Formel-1-Team ist ein Supertanker, der Kilometer braucht, bis er bremst oder wendet.

Wie der Fußball ist auch die Formel 1 von Inzucht betroffen. Vasseur und Seidl arbeiten immer noch im gleichen Geschäft, nur woanders. Quereinsteiger sind selten und auch selten erfolgreich. Flavio Briatore war mit Benetton eine Ausnahme. Auch, weil er mit Tom Walkinshaw, Ross Brawn und Rory Byrne eine starke Operative hatte.

McLarens neuer Mann Andrea Stella kommt aus der zweiten Reihe. Also einer vom Fach. Man merkte dem Italiener bei seiner ersten Pressekonferenz ein bisschen Unbehagen an, als würde er selbst zweifeln, ob die McLaren-Schuhe nicht eine Nummer zu groß für ihn sind. Es kann aber funktionieren. McLaren-Chef Zak Brown wird ihn anfangs unterstützen. Leute, die wie Stella den Motorsport von der Basis gelernt haben und das Team kennen, das sie jetzt leiten sollen, waren oft eine gute Wahl. Sein Vorgänger Seidl hat bei BMW auch einmal klein angefangen.

Vielleicht ist das auch für Alfa Sauber und Williams ein gutes Modell. Andreas Seidl wird erst einmal aus dem Hinterhalt die Fäden ziehen. Noch ist Audi nur ein Motorenpartner für Hinwil. In den nächsten drei Jahren müssen andere an der Front die Geschicke leiten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

China vor Comeback?

Eigentlich war das Rennen in Shanghai bereits abgesagt. Doch die Kehrtwende in der Corona-Politik Chinas könnte den Grand Prix 2023 noch ins Reich der Mitte zurückbringen.

Von: **Andreas Haupt**

Am 2. Dezember hatte die Formel 1 es offiziell gemacht: 2023 wird es keinen Grand Prix von China geben. Die strenge Null-Covid-Politik des Landes machte eine Austragung unter diesen Voraussetzungen unmöglich. Doch nach Protesten in der Bevölkerung hat das chinesische Regime zuletzt eine 180-Grad-Wende vollzogen: Die harten Auflagen fallen im Eiltempo. Ab dem 8. Januar müssen Menschen, die aus dem Ausland einreisen, nicht mehr in Hotelquarantäne. Es genügt ein negativer Corona-Nachweis.

Vor diesem Hintergrund bemüht sich China um eine Wiederaufnahme in den Rennkalender. Ursprünglich war der Grand Prix für den 16. April datiert. Noch ist allerdings unklar, ob das F1-Management einlenkt und selbst eine Kehrtwende vollzieht. Zu ernsten Verhandlungen ist es über den Jahreswechsel noch nicht gekommen. Viel Zeit bleibt nicht, um eine Entscheidung zu treffen – und große Ausweichmöglichkeiten gibt es im vollen Terminplan auch nicht. Aktuell bleibt es bei 23 Rennen – mit China wären es wieder 24. ■

MOTORSPORT IMAGES

China hofft, 2023 doch noch ein Formel-1-Rennen austragen zu können

Formel 1

Ferrari am 14. Februar

Drei Teams haben verkündet, wann sie ihre Autos für die anstehende Saison vorstellen. Alpha Tauri präsentiert in New York, Ferrari am Valentinstag.

Von: **Andreas Haupt**

Es wird der erste große Termin in der Öffentlichkeit für den neuen Ferrari-Teamchef: Der WM-Zweite des Vorjahres wird die neue rote Göttin am 14. Februar der Weltöffentlichkeit vorstellen. Frédéric Vasseur wird dann zusammen mit den Piloten Charles Leclerc und Carlos Sainz auf der Bühne stehen. Um den Namen des neuen Autos macht Ferrari wie üblich ein Geheimnis. Den werden wir erst später erfahren.

Einen Tag vor der Scuderia zieht Aston Martin am 13. Februar das Tuch vom AMR23. Mit neuer Technik sowie Fernando Alonso als Leitwolf und Nachfolger von Sebastian Vettel will Aston Martin nach vorne kommen. Die letzten beiden Saisons mit jeweils siebten Plätzen im Konstrukteurs-Pokal genügten den eigenen Ansprüchen nicht.

Nach aktuellem Stand ist Alpha Tauri das erste Team, das ein neues Auto zeigt. Der Ort verspricht einen glamourösen Auftritt: New York City. Technikfans dürften sich aber wohl noch gedulden müssen. In der Ankündigung spricht Alpha Tauri davon, erst einmal nur die Lackierung des AT04 zu enthüllen, den Yuki Tsunoda und Nyck de Vries fahren werden. Von Red Bull und Mercedes gibt es noch keine Termine für die neuen Autos. Der 2023er-Mercedes hat immerhin ein erstes Lebenszeichen von sich gegeben: In einem Video zeigte das Team, wie der Motor des W14 erstmals angelassen wurde. Bei den Testfahrten in Bahrain (23.–25.02.) treffen sich die zehn Teams erstmals gemeinsam auf der Rennstrecke. ■

WILHELM

Mit dem F1-75 gelangen Ferrari vier Siege. Der Neue soll öfter gewinnen

NACHRICHTEN

SCHUMACHER-DEAL FIX

Die neue Aufgabe hatte sich bereits abgezeichnet, es fehlte nur noch die Unterschrift. Die ist inzwischen erfolgt. Mercedes beschäftigt Mick Schumacher in diesem Jahr als Test- und Ersatzfahrer. Der ehemalige Haas-Pilot soll den Stammpiloten Lewis Hamilton und George Russell zuarbeiten. Mercedes legt dafür ein umfangreiches Simulator-Programm auf. Schumacher soll bei allen Grands Prix vor Ort sein und Marketing-Aktivitäten übernehmen – und im Notfall einen der Stammfahrer im neuen W14 vertreten. „Ich betrachte dies als eine Art Neuanfang und bin sehr dankbar für das Vertrauen", sagt Schumacher. „Mick verdient diese Chance", erklärt Teamchef Toto Wolff.

STREIFF VERSTORBEN

Die Motorsportwelt ereilte kurz vor den Weihnachtstagen eine traurige Nachricht. Der ehemalige französische GP-Pilot Philippe Streiff starb am 23. Dezember im Alter von 67 Jahren. Streiff stand zwischen 1984 und 1988 bei 53 Formel-1-Grands-Prix am Start – für Renault, Ligier, Tyrrell und AGS. Sein bestes Ergebnis erzielte er als Dritter beim GP Australien 1985 in Adelaide. Ein schwerer Unfall bei Testfahrten vor der Saison 1989 in Rio beendete seine Laufbahn und verbannte Streiff querschnittsgelähmt in den Rollstuhl.

KRITIK AN FIA

Die FIA hat den internationalen Sportkodex aktualisiert und damit viel Kritik geerntet. Besondere Aufmerksamkeit erregt Artikel 12.2.1.n. Darin verbietet der Weltverband politische Statements der Teilnehmer ohne vorherige Genehmigung. Welche Strafe den Piloten im Fall eines Verstoßes droht, ist unklar. Die FIA redet sich mit Bezug auf das Internationale Olympische Komitee (IOC) und den Grundsatz der Neutralität heraus.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

50 JAHRE DMSB-STAFFEL

DIE ÄLTESTE RETTUNGSSTAFFEL DER WELT

Die DMSB-Staffel ist die Sicherheitseinrichtung mit einer weltweiten Vorreiterrolle im Motorsport. Die Experten-teams im Rettungs- und Bergewesen sorgen seit über 50 Jahren als schnelle Eingreiftruppe für die Sicherheit auf den Rennstrecken.

100 % EHRENAMT

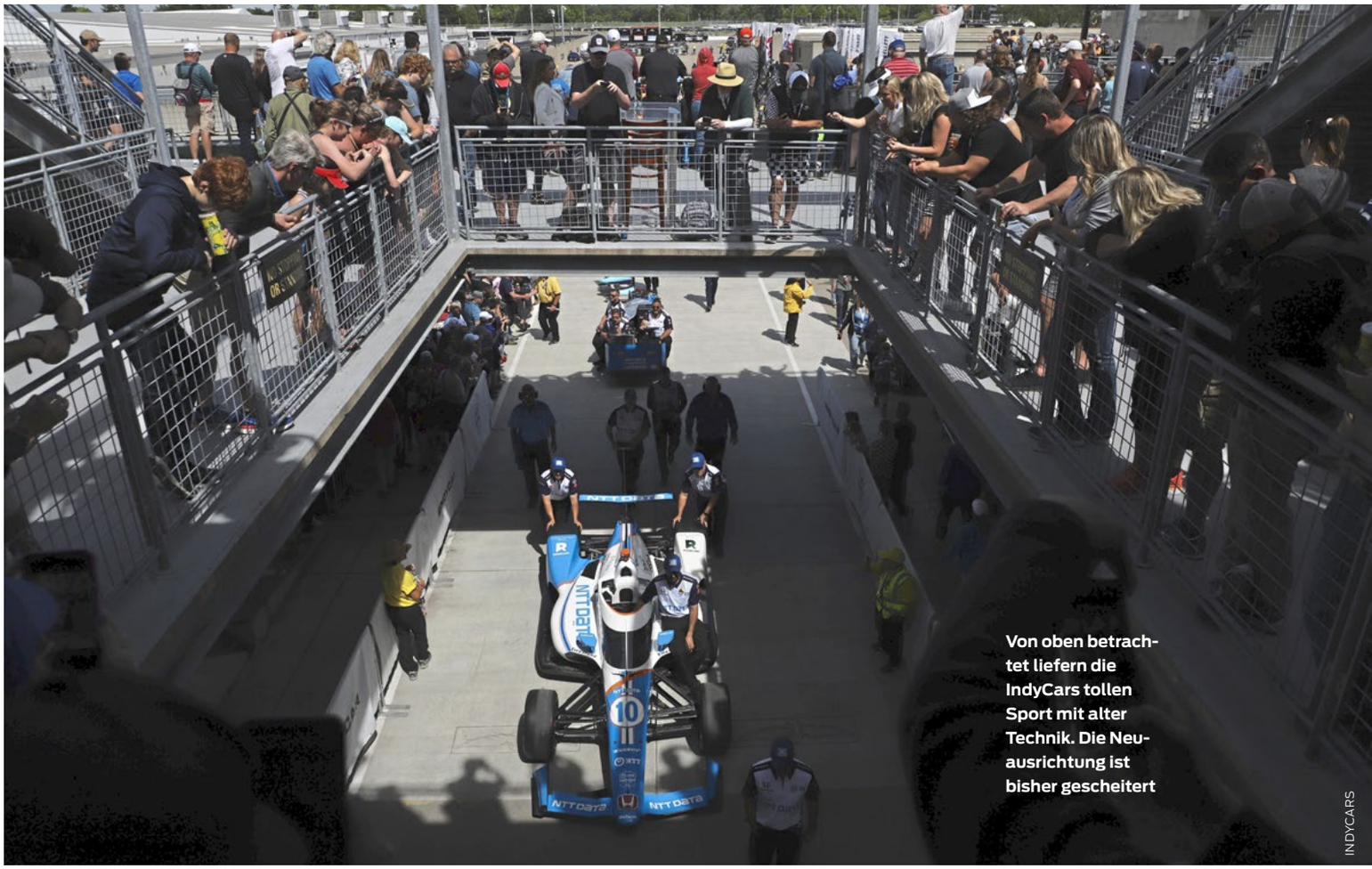
Die mehr als 120 ehrenamtlichen Staffel-Mitglieder decken mit ihrer umfangreichen Ausbildung ein großes Spektrum an Einsatzszenarien ab. Neben ihrem Engagement auf der Rund-strecke unterstützen die Teams der DMSB-Staffel auch die Einsatzkräfte bei Bergrennen und im Rallyesport.

WWW.DMSB.DE/STAFFEL

KAMERADSCHAFT - LEIDENSCHAFT - MOTORSPORT

Werde Teil der DMSB-Staffel und mache deine Leidenschaft für Motorsport zu deiner Aufgabe. Ob beim Eingreifen in he-rausfordernden Situationen oder beim Sichern von Fahrern und Fahrzeugen - helfende Hände sind immer willkommen. Sprich uns einfach an oder schreib uns eine Mail an **staffel@dmsb.de**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Von oben betrachtet liefern die IndyCars tollen Sport mit alter Technik. Die Neuausrichtung ist bisher gescheitert

INDYCARS

Intensivpatient IndyCar

Ab 2024 hätten in der IndyCar-Serie neue Motoren mit 2,4 Litern Hubraum zum Einsatz kommen sollen. Der Plan ist spektakulär geplatzt: Im Dezember setzten die Serien-Macher die Einführung auf unbestimmte Zeit aus, stattdessen soll das neue Hybridsystem mit den alten 2,2-Liter-Motoren vermählt werden. Was steckt hinter dem Rückzieher?

Von: **Marcus Schurig**

Am 6. Dezember 2022 ließ die IndyCar-Serie die Bombe platzen: Die Einführung der neuen Motorengeneration mit 2,4 Litern Hubraum wurde auf unbestimmte Zeit „pausiert“, gleichzeitig bestätigten die Serienbetreiber die Einführung des Hybridsystems für die Saison 2024 – dann allerdings gepaart mit den bisherigen 2,2-Liter-V6-Biturbomotoren, die bereits seit 2012 im Einsatz sind.

Die Einführung der neuen Motoren, die bis zu 150 PS mehr Leistung hätten abgeben sollen als die bisherigen Aggregate, wurde vor viereinhalb Jahren angekündigt und für die Saison 2021 versprochen. 2019 wurde der Plan geändert: Die neuen Triebwerke sollten gleichzeitig mit einem neuen Hybridsystem im Jahr 2022 debütieren, die Corona-Pandemie macht eine weitere Verschiebung auf 2023 notwendig. Im März 2022 wurde die Einführung des neuen Powertrains um ein weiteres Jahr auf 2024 nach hinten geschoben.

Pause oder Beerdigung?

Die Verschiebungen und die nun erfolgte Streichung hatten viele Gründe: 1. Die IndyCar-Serie hatte immer das Ziel, einen dritten Motorenhersteller neben GM und Honda zu finden, was zu immer neuen Verzögerungen führte. 2. Das neue Hybridsystem wurde erst im zweiten Schritt Teil des neuen Powertrain-Konzepts, doch Ausrüster Mahle hatte erkennbar Probleme, die Ziele umzusetzen. 3. Parallel liefen die Entwicklungskosten für die ambitionierte neue Motorengeneration gewaltig aus dem Ruder. 4. Die Corona-Pandemie würfelte die hübschen Zeitpläne völlig durcheinander. 5. Die IndyCar-Serie bekam unter ihrem neuen Besitzer Roger Penske einen strikten Sparkurs verpasst.

Die unterschiedlichen Handlungsstränge sorgten dafür, dass die IndyCar-Serie im Dezember die Reißleine zog. In Amerika kursieren Gerüchte, wonach die beiden Motorenpartner Honda und GM die Serienmacher vor die Wahl stellten: Entweder Hybrid oder der neue Motor, für beides zusammen reicht das Budget nicht. Die Hersteller plädierten dabei für einen Fokus auf Hybridisierung. Dazu kam die Zeitnot: Wenn man die alten 2,2-Liter-Motoren weiterverwenden wollte, brauchten die Hersteller bis Ende 2022 ein Go, weil sonst der Nachschub und die Teileproduktions ins Stocken geraten wären. Alles zusammen führte zu der Hauruckentscheidung, die neue Motorenformel zu pausieren – was nichts anderes bedeutet, als dass sie gar nicht mehr kommen wird. GM hat die Entwicklung an den Motoren angeblich schon vor einigen Monaten eingestellt.

Kein dritter Hersteller

Gewichten wir die unterschiedlichen Aspekte: Seit Jahren versucht die IndyCar-Serie, einen dritten Hersteller anzulocken – darauf beruht die Grundarchitektur der US-Serie, die 2012 mit GM, Honda und Lotus als Motorenpartner begründet wurde. Lotus zog nach einer Saison die Reißleine, seither sind nur noch GM und Honda an Bord. Und die hatten schon bisher allergrößte Mühe, das Feld mit Motoren zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

versorgen. Für 2023 rechnet die Serie mit 27 Fixstartern, beim Saisonhighlight, dem Indy 500, müssen noch einmal deutlich mehr Motoren bereitgestellt werden. GM und Honda müssen das Fehlen eines dritten Herstellers ausbügeln, was ins Geld geht: Das Motorenleasing kostet 1,3 Millionen US-Dollar pro Saison und Auto, die wahren Kosten indes belaufen sich auf knapp 2 Millionen US-Dollar – ein klares Zuschussgeschäft.

Bereits im Herbst 2022 haben GM und Honda den IndyCar-Bossen klar gemacht, dass sie mit den neuen 2,4-Liter-Triebwerken ab 2024 jeweils höchstens zwölf Autos ausstatten können, vielleicht sogar weniger – macht ein Starterfeld von maximal 24 Autos. Das war eigentlich keine Überraschung: Der ursprüngliche Plan sah vor, dass drei Hersteller das bis zu 30 Wagen starke Feld ausrüsten sollen – also etwa zehn Fahrzeuge pro Motorhersteller. Nur beim Sonderfall Indy 500 hätten die Hersteller das Kontingent aufgestockt. Die Unfähigkeit der IndyCar-Serie, einen dritten Hersteller anzulocken, ist damit der Hauptgrund für das Motorendebakel.

Scherbenhaufen Hybrid

Der zweite Hauptgrund ist das zweite Debakel der IndyCar-Serie – und das heißt Hybrid. Seit 2020 bosselt der deutsche Zulieferer Mahle an dem ERS-System herum, es gab viele Probleme und noch mehr Verzögerungen, dazu konnte Mahle angeblich nicht für die ausreichende Bereitstellung und Produktion der ERS-Komponenten ab 2024 garantieren. Zwei Gründe dafür sind Corona und die Lieferketten – der Rest geht laut US-Quellen wohl eher auf die Kappe von Mahle.

Im Herbst 2022 spitzte sich die Lage zu: Die zwei Motorenhersteller sahen sich nicht in der Lage, den Bedarf für 2024 zu decken, dazu wären die Kosten drastisch gestiegen. Gleichzeitig wackelte die Hybridisierung. GM und Honda machten klar, dass sie kein Budget haben, um beide Probleme auszubügeln. Der Deal: Honda und GM übernehmen in Kooperation mit Mahle das Redesign und die Produktion der ERS-Bauteile, im Gegenzug wurde der neue Motor gestrichen.

Aus Sicht der Hersteller macht das Sinn: „Die Elektrifizierung ist ein zentraler Baustein für die Zukunft der Serie“, sagt HPD-Präsident David Salters im Interview

„Unsere Priorität war, dass wir lieber zeitnah in die Hybridisierung einsteigen, anstatt den geplanten 2,4-Liter-Motor einzuführen.“

HPD-Präsident David Salters

mit MSa (ab Seite 12). „Unsere Priorität war ganz klar, dass wir lieber zeitnah in die Hybridisierung einsteigen, anstatt den ursprünglich geplanten 2,4-Liter-Motor einzuführen.“

Damit waren die Würfel de facto gefallen. Als zusätzliche Komplexität kamen noch die Folgen der Corona-Pandemie, die Lieferkettenproblematik und die weltweite Wirtschaftskrise obendrauf. Hätte IndyCar nicht im Dezember die Reißleine gezogen, wären die Starterfelder sukzessive geschrumpft und die Kosten weiter gestiegen.

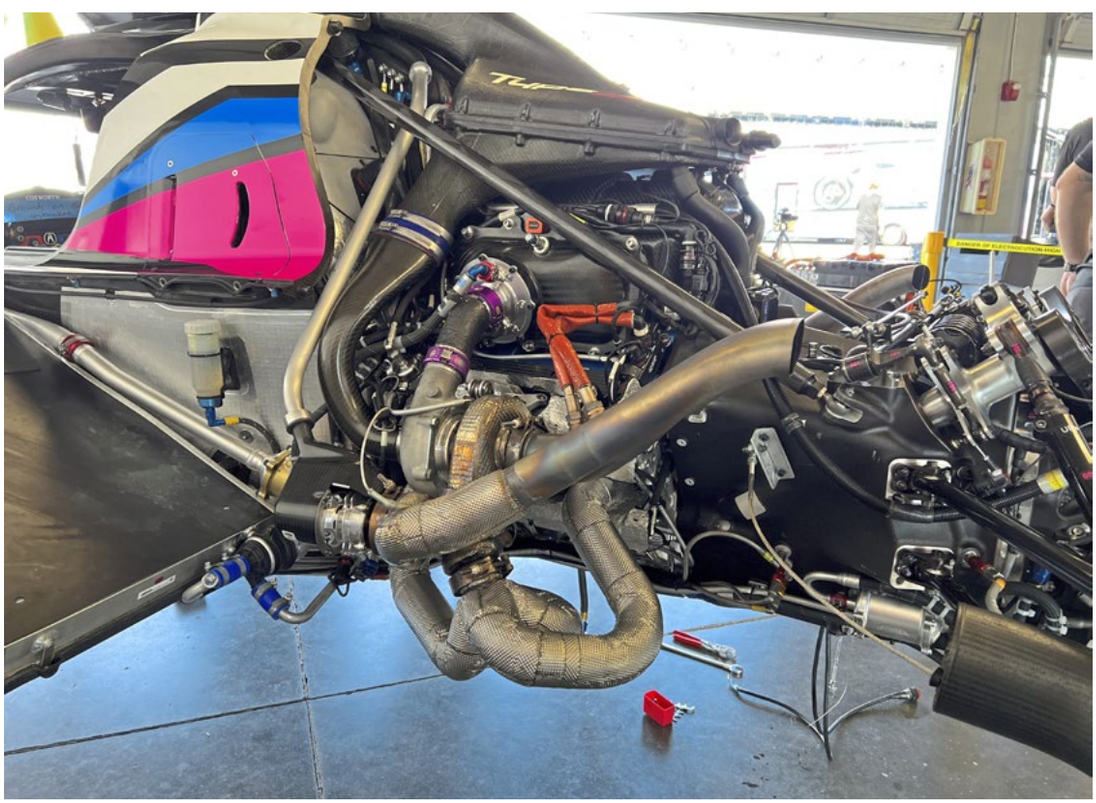
Der letzte Knackpunkt bei der Ursachenforschung ist die finanzielle Situation der Meisterschaft: Seitdem Roger Penske im November 2019 den Indianapolis Motor Speedway (IMS) und die IndyCar-Serie übernommen hatte, werden beide Unternehmensteile stärker getrennt und unabhängig bewertet. In der Vergangenheit war es offenbar so, dass die Eigentümer des Speedways die IndyCar-Serie querfinanziert hatten. Der neue Besitzer Penske hat eine neue Marschroute ausgegeben: Beide Unternehmen müssen finanziell auf eigenen Beinen stehen. Das ist vor allem für die IndyCar-Serie ein harter Einschnitt, weil sie bisher vom Indianapolis Motor Speedway subventioniert wurde.

Ohne Geld keine Innovation

Dieser finanzielle Handlungsstrang erklärt auch, warum die Serie in den letzten Jahren bei ihrer Neuausrichtung auf allen Ebenen grandios gescheitert ist. Wir erinnern uns: Ursprünglich hätte ein neues Chassiskonzept und die neue Motorengeneration parallel eingeführt werden sollen. Weil die Teams unter der Kostenlast stöhnten, wurde die Einführung dann zunächst einmal entzerrt. Später hieß es, dass das Monocoque samt seiner Anbauteile in einem modularen Verfahren und gestreckt über mehrere Jahre eingeführt werden soll. Mittlerweile ist es um die Renovierung der Chassisarchitektur sehr still geworden – für den Kraftakt fehlt wegen der Sparmaßnahmen schlicht und ergreifend das Geld.

Die Chassis und die Motoren der IndyCar-Serie gehen 2023 in ihre zwölfte Saison, in der Zwischenzeit gab es nur marginale Anpassungen und Änderungen. Ein technischer Neustart ist mehr als überfällig. Der US-Journalistenkollege und IndyCar-Experte Marshall Pruett (racer.com) verweist darauf, dass nach den gängigen US-Regeln alle Rennautos, die älter als zehn Jahre sind, für Einsätze im Oldtimersport offiziell zugelassen sind …

Die IndyCars produzieren aber trotz Steinzeittechnik bis heute fabelhaften Rennsport. Doch mit Ausnahme des Indy-500-Rennens nimmt der Rest der Welt davon kaum Notiz. Der geringe Media-Äquivalenzwert hält neue Hersteller davon ab, in die Serie einzusteigen, der strenge Sparkurs verhindert die notwendige technische Neuausrichtung. Die IndyCar-Serie ist und bleibt ein amerikanisches und regionales Produkt. Nur mehr globale Sichtbarkeit und Relevanz könnte Hersteller anlocken – doch davon ist der Intensivpatient IndyCar weiter entfernt denn je. ■



MARSHALL PRUETT

Der 2,4-Liter-V6-Biturbo des Acura-LMDh ist KEINE direkte Ableitung aus dem geplanten IndyCar-Triebwerk

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die Hybridisierung ist das Ticket für die Zukunft“

HPD

David Salters, Chef des Honda Performance Departments (HPD) in Amerika, über den neuen Acura-Prototypen für die LMDh-Klasse, die Kniffe der Hybridtechnologie, den kleinvolumigen LMDh-Motor und die Entscheidung, den neuen IndyCar-Motor auszusetzen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Wie würden Sie die Erfahrungen nach Abschluss der Testphase mit dem neuen LMDh-Auto zusammenfassen?
Es gibt gute Tage und schlechte Tage. Wir haben noch viel Arbeit vor uns, weil wir durch die Lieferketten-Problematik unserem Zeitplan etwas hinterherhinken.

Die Integration des Hybridantriebs scheint für alle Hersteller ein Thema zu sein?
Mich hat das alles nicht überrascht, denn ich habe bis 2015 im F1-Team von Ferrari gearbeitet und die erste KERS-Welle ab 2009 miterlebt. Die Hybridisierung von Rennautos ist komplex, weil das System klein und leicht sein soll, die Kühlung ist sehr anspruchsvoll, und die Vibrationen setzen dem System hart zu. Daher waren die Probleme zu erwarten.

Ist es nicht beunruhigend, wenn so kurz vor dem Renndebüt immer noch so viele Probleme auftauchen?
Da müssen alle Hersteller durch. Auch wir mussten hier beim Test das Hybridsystem tauschen, es trifft also alle gleichermaßen. Hybrid ist eine Herausforderung – aber das ist genau der Grund, warum wir es machen!

Hat HPD einen Vorteil, weil man auf das Know-how der F1-Kollegen bei Honda zurückgreifen kann?
Das ist auf jeden Fall ein Vorteil. Aufgrund der offenen Software-Architektur können wir die Programme inhouse schreiben und entwickeln, das ist sehr cool. Meines Wissens ist das die einzige Serie außerhalb der Formel 1, wo man die Software selber schreiben darf. Sind wir schon einsatzbereit? Eher nein, aber wir stellen uns der Herausforderung und lernen extrem viel. Die Kosten sind zwar nicht gering, aber sie sind auch nicht außergewöhnlich hoch. Insofern passt aus meiner Sicht die Gesamtbalance.

Können Sie Zahlen nennen?
Nach unserer Einschätzung kostet ein Hypercar für die Sportwagen-WM mindestens 40 Millionen US-Dollar – im Vergleich dazu sind die LMDh-Autos ein echtes Sonderangebot! Wir hätten schon im ersten Jahr deutlich mehr Autos verkaufen können, die Nachfrage ist wirklich hoch. Aber wir wollen uns im Debütjahr auf die Entwicklungsarbeit fokussieren, außerdem haben wir nicht die Infrastruktur, um noch mehr Fahrzeuge auf Anhieb adäquat zu unterstützen.

Ist es richtig, den Zulieferern den Schwarzen Peter in die Schuhe zu schieben?
Damit sollte man vorsichtig sein, denn die Hybridisierung ist kein einfaches Unterfangen. Es wäre leicht, mit dem Finger auf die anderen zu zeigen. Aus meiner Sicht hat IMSA einen guten Job bei der Abfassung des Regelwerks und bei der Implementierung der neuen Rennklasse gemacht. Ist das alles einfach? Nein. Gibt es Probleme? Ja. Aber IMSA hat sich zusammen mit den Herstellern sehr ambitionierte Ziele gesetzt, und die werden wir auch erreichen. Ich habe die Hoffnung, dass in sechs Monaten niemand mehr über die Hybridprobleme reden wird.

Handelt es sich bei dem V6 um eine direkte Ableitung aus dem IndyCar-Projekt?
Wir hätten es uns einfach machen und den alten DPI-Motor weiterverwenden können, aber Gewicht und Größe sprachen dagegen. Im Winter 2021/22 haben unsere Fahrdynamik-Ingenieure für ein kleineres und kompakteres Konzept geworben, mit 2,4 Litern Hubraum und Biturboaufladung. Wir haben das dann evaluiert und herausgefunden, dass wir mit diesem Konzept die Leistungsziele und die Haltbarkeitsziele erreichen können. Natürlich gibt es Anleihen aus dem Skelett des IndyCar-Motors, und natürlich greifen wir auf unsere Erfahrungen zurück. Aber der LMDh-Motor ist eine gesonderte Entwicklung, weil es andere Regeln und Bedürfnisse gibt.

Zum Beispiel auch beim Motor-Mindestgewicht?
Richtig, der Motor im LMDh-Auto muss etwa 180 Kilo wiegen, der IndyCar-Motor wiegt 113 Kilo – schon dort gibt es also sehr große Unterschiede. Für uns gab die Kompaktheit des Konzepts den Ausschlag, weil wir mit so einem Motor ein ganz uniques Packaging erreichen können.

Nutzen Sie das Drehzahllimit von 10 000/min voll aus?
IMSA gleicht die verschiedenen Motorkonzepte über Leistungskurven aus, und ja, wir nutzen das erlaubte Spektrum voll aus.

Beim Test in Daytona klang das Triebwerk bei Gaswegnahme seltsam. Nutzen Sie ein Anti-Lag-System?
Dazu muss man wissen, dass wir die Software für den Powertrain über unser Tech-320-System sel-

IMSA

Kontinuität im Langstreckensport: Salters zwischen DPI (l.) und LMDh

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ber schreiben, das ist die gleiche ECU, wie sie von unserer F1-Abteilung verwendet wird, ergänzt um weitere Prozessoren, die wir selbst entwickelt haben. Damit steuern wir Motor, Hybrid, Energiemanagement, Fahrzeugkontrolle und Brake-by-Wire. Wir haben sehr viel Unterstützung aus der F1-Abteilung, die Codierung und Applizierung machen wir aber bei HPD inhouse. Und ja, wir verwenden ein Anti-Lag-System, aber wir hatten beim Test in Daytona noch nicht den letzten Software-Stand, da experimentieren wir noch.

Von außen sieht es so aus, als hätte Acura beim Motor auf das radikalste Konzept gesetzt …
Wir haben das Regelbuch genau gelesen und uns intern viele Gedanken dazu gemacht. Im Prinzip konnten wir mit einem weißen Blatt Papier beginnen. Unsere Fahrdynamik-Ingenieure plädierten für so ein radikales Konzept, und ich musste das als Technikchef und Präsident des Honda Performance Departments (HPD) absegnen – und ich hatte deswegen schon ein paar schlaflose Nächte, so viel kann ich zugeben!

„Die Entscheidung der IndyCar-Serie, den neuen V6-Motor auszusetzen und stattdessen auf Hybrid und erneuerbare Kraftstoffe zu setzen, war richtig."

HPD-Chef David Salters

Lautet die Theorie: Das radikalste Konzept hat immer das größte Potenzial?
Dem würde ich zustimmen. Ich habe neun Jahre bei Ferrari und sieben Jahre bei Ilmor gearbeitet, dazu war ich lange bei McLaren. Das war eine gute Schule, denn man lernt gewisse Regeln. Das Ziel muss immer sein, das leichteste und das kompakteste Rennauto zu bauen, mit dem tiefsten Schwerpunkt.

War damit die Richtung für Ihre Entwicklungsingenieure sozusagen vorgezeichnet?
Über den letzten Winter hat einer unserer Simulationsexperten ein hundertseitiges Exposé geschrieben und viele unterschiedliche Konzepte evaluiert und bewertet. Am Ende versammelten sich alle Abteilungen in einem großen Meeting, und nach drei Stunden haben wir entschieden, dass wir den Konzeptvorschlag mit dem kleinen und leichten V6-Biturbomotor mit 2,4 Litern Hubraum verwenden.

Mittlerweile hat IndyCar die Einführung des 2,4-Liter-Motors zugunsten eines Hybridsystems für 2024 auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben. Das war ja nicht der Treiber für die Konzeptentscheidung, oder?
Nein, das sind unterschiedliche Programme mit sehr unterschiedlichen Zielen, außerdem wurde der 2,4-Liter-Motor ja erst im Dezember 2022 von der IndyCar-Serie ausgesetzt – eine Entscheidung, die wir voll unterstützen. Die IndyCar-Serie liefert fabelhaften Motorsport, und das Indy 500 ist eines der besten Rennen auf der Welt. Aber klar war auch, dass die Serie den Start in die Elektrifizierung irgendwann beginnen musste. Die Motorenpartner Honda und GM haben Grenzen beim Budget, also musste man Prioritäten treffen. Unsere Priorität war ganz klar, dass wir lieber zeitnah ein Hybridsystem einsetzen, anstatt den ursprünglich geplanten 2,4-Liter-Motor einzuführen.

Es war nicht möglich, beides zusammen zu machen?
Es wäre schwierig geworden, dafür ein Budget zu finden. Wir haben viel in den neuen Motor investiert, aber man muss auch erkennen, dass die Elektrifizierung ein wichtiger Baustein für die Zukunft ist. Da wäre es nicht richtig gewesen, sich nur auf eine weitere Motorenausbaustufe zu konzentrieren. Im nächsten Jahr wird die IndyCar-Serie einen zu 100 Prozent erneuerbaren Kraftstoff einführen, was die CO_2-Emissionen um 60 Prozent senken wird. Das ist ein guter Schritt, denn wir wissen von der Straße, dass die Kombination aus erneuerbarem Kraftstoff und Hybridisierung die mit Abstand niedrigsten CO_2-Emissionen erzeugt. Deshalb war die Entscheidung, den neuen V6-Motor auszusetzen und stattdessen auf Hybridisierung und erneuerbare Kraftstoffe zu setzen, richtig. Das ist für die IndyCar-Serie das Ticket in die Zukunft. ■

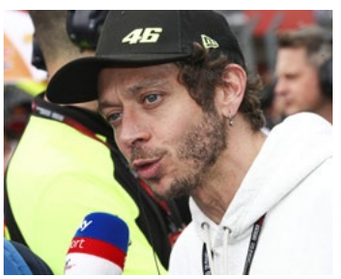
SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT MASTERS OHNE LMP3
Der ADAC hat sich kurz vor Weihnachten noch mal besonnen und das Konzept der DTM Endurance modifiziert, die das GT Masters im neuen Veranstaltungskonzept mit der DTM ersetzt: Das ADAC GT Masters fährt nun doch nicht in einem Rennen mit den LMP3-Prototypen. Es bleibt beim Format der einstündigen Rennen mit zwei Piloten und Fahrerwechsel, allerdings soll ein Silber- oder Bronze-Fahrer pro Fahrerpaarung zur Pflicht werden. Die Serie bestreitet jedoch nur vier Rennen im Rahmenprogramm der DTM, dazu soll es zwei eigenständige Rennveranstaltungen geben.

NLS: NEUE TECHNIK-RIEGE
Wolf von Barby, Mario Hermani und Sebastian Schuricht treten als neues Technik-Führungstrio in der Nürburgring Langstrecken-Serie auf. Sie sind alle bereits seit mehreren Jahren als Technische Kommissare in der NLS tätig. Barby ist fortan für die VLN-Specials-Klassen verantwortlich, Hermani wird die VLN-Produktionswagen betreuen. Schuricht hat die Cup-Klassen unter sich. In Sachen Technik dürfen sich die NLS-Teilnehmer auch freuen, dass die Einführung der FT3-Tanks für die VT1-VT3 und VT-Hybrid bis zum 01.01.2025 verschoben wurde. Die Frist für die Klassen V3 bis V6 bleibt aber der 1. Januar 2024.

VECTOR SPORT: ISOTTA-LMH
Das britische LMP2-Team Vector Sports wird in der neuen WM-Saison das Isotta-Fraschini-Hypercar in der WEC einsetzen. Der von Michelotto Engineering entwickelte Tipo 6 LMH-C des wiederbelebten italienischen Autoherstellers Isotta Fraschini soll sein Debüt beim 6h-Rennen in Spa Ende April geben. Der 3-Liter-V6-Twinturbomotor wird von HWA entwickelt, Williams Advanced Engineering liefert das Hybridsystem für den Isotta Fraschini Tipo 6 LMH-C.

ROSSI: BMW-WERKSFAHRER
Der neunfache Motorrad-Weltmeister Valentino Rossi startet ab der Saison 2023 als BMW-Werksfahrer. Rossi fuhr bisher GT3-Rennen im belgischen WRT-Team, das bis 2022 mit Audi verbandelt war. Das WRT-Team wechselt für 2023 auf die Marke BMW und wird in dieser Kooperation sowohl die LMDh-Werkswagen in der WEC einsetzen als auch die M4-GT3-Wagen in verschiedenen GT3-Serien.



MOTORSPORT IMAGES

WTR-KOOP MIT ANDRETTI
Das IMSA-Acura-Werksteam Wayne Taylor Racing kooperiert in Zukunft mit Andretti Autosport, bereits in Daytona startet das Team unter der Bewerbung „Wayne Taylor Racing with Andretti Autosport". Andretti-CEO Michael Andretti hatte über mehrere Jahre versucht, einen Fuß in die IMSA-Serie zu bekommen, war aber bei mehreren Herstellern abgeblitzt.

PORSCHE-FAHRERAUFGEBOT
Bei der Porsche-Motorsportfeier in Weissach wurden die Fahrerpaarungen für die LMDh-Einsätze in der IMSA und der WEC bekannt gegeben: In Amerika teilen sich Nick Tandy und Mathieu Jaminet den 963 LMDh mit der Nummer 6, das Schwesterauto wird von Felipe Nasr und Matt Campbell pilotiert; als dritte Fahrer bei den langen Rennen wurden Dane Cameron und Michael Christensen bestätigt. Die WEC-Autos teilen sich die Crews Dane Cameron / Michael Christensen / Frédéric Makowiecki und Kévin Estre / André Lotterer / Laurens Vanthoor.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Brücke in die Zukunft

Mit der Vorstellung des Ferrari 499P endete eine fast 50 Jahre lange Wartezeit auf einen neuen Werks-Prototyp aus Maranello. Wie sein Nachfahre war auch der 312PB Anfang der Siebziger eine ambitionierte Interpretation eines erneuerten Reglements. Während er in der Sportwagen-WM phasenweise unschlagbar war, blieb seine Le-Mans-Historie kurz und enttäuschend.

Von: **Philipp Körner**

Die Geschichte des Ferrari 312PB begann mit einem Schlussstrich. Nachdem Ferrari und Porsche erbarmungslos die Lücken der 5-Liter-Formel ausgenutzt hatten, schlugen die Offiziellen der heutigen FIA im Jahr 1970 zurück und gaben dem bunten Treiben rund um 512 und 917 ein Ablaufdatum: Mit dem Start der Saison 1972 sollten wie ursprünglich geplant nur 3-Liter-Motoren in den Top-Fahrzeugen arbeiten. Davon erhofften sich die Regelmacher zum einen das Ende der maßlos ausgeuferten Kosten- und Geschwindigkeitsschlachten und zum anderen Synergien mit der Formel 1.

Während Fans und Journalisten sich noch über die technische Kastration ärgerten, erkannte Enzo Ferrari darin früh eine Chance. Da die Scuderia in der Formel 1 schon reichlich Erfahrung mit kleineren Antrieben gesammelt hatte, entschied sich „Il Commendatore“ dazu, die Weiterentwicklung des 512 abzubrechen und die 5-Liter-Renner an Privatiers abzugeben. Als Werks-Ersatz wurde bereits für die Saison 1971 – also ein Jahr vor dem Inkrafttreten der Reglementsänderung – ein neuer Prototyp entwickelt. Auf der Basis des gleichnamigen Vorgängers 312P aus dem Jahr 1969 schuf Designer-Legende Mauro Forghieri einen offenen Renner, dessen größte Stärke in der Mitte thronte. Forghieri hatte wie von der Weltbehörde erhofft den Zwölfzylinder aus der Formel 1 übernommen. Der Flachmotor war dort im letzten Saisondrittel 1970 teils dominant und sammelte in den Händen von Jacky Ickx und Clay Regazzoni vier Siege.

Auf Lern- folgt Glanzjahr

Sein Debüt gab der 312P bei den 1000 Kilometern von Buenos Aires. Das für den 10. Januar 1971 angesetzte Rennen endete für das junge Projekt auf tragische Weise: Nachdem der leistungsschwächere Neuling zunächst sogar mit der stärkeren 5-Liter-Konkurrenz mithalten konnte und zeitweise in Führung gelegen war, kollidierte das italienische Talent Ignazio Giunti mit einem spritlosen Matra, der von seinem Piloten Jean-Pierre Beltoise verzweifelt in Richtung der rund 600 Meter entfernten Boxengasse geschoben wurde. Der Einschlag und ein anschließendes Feuer fügten dem 29-jährigen Römer tödliche Verletzungen zu.

Im weiteren Verlauf des Jahres lag der Fokus auf der Weiterentwicklung des Pakets. Dank der namhaften F1-Stars am Steuer konnten die 312P dabei immer wieder die hubraumstärkeren Rivalen ärgern. Der erste Sieg gelang schließlich Anfang November im südafrikanischen Kyalami. Der von Clay Regazzoni und Brian Redman eingefahrene Erfolg zählte jedoch nicht zur Sportwagen-Weltmeisterschaft.

In ebendieser eilte der 312PB – das B dient zur Unterscheidung zum Vorjahresmodell – dann 1972 von Sieg zu Sieg. Ferrari gewann jedes Rennen, in dem man antrat. Die größten Herausforderer waren die Landsmänner von Alfa Romeo, die mit einer neuen Ausbaustufe des Tipo 33 einen ähnlichen Weg eingeschlagen hatten. Gegen die überarbeiteten 312PB und ihre Weltklasse-Fahrer hatten die Alfisti jedoch nie eine echte Chance. Das Erfolgsjahr mit Triumphen unter anderem in Daytona, Sebring, Monza, Spa, bei der Targa Florio und auf dem Ring enthielt jedoch einen Wermutstropfen: Beim Jahreshöhepunkt in Le Mans jubelte die Equipe Matra. Eine echte Niederlage war es für Ferrari allerdings nicht – denn man war schlicht nicht angetreten. Wie im Vorjahr verzichtete das Werksteam auf eine Teilnahme und erklärte das diesmal damit, dass der Motor die Belastung des Klassikers nicht aushalten könne. Er sei passend für die kürzeren Läufe der Sportwagen-WM abgestimmt worden. Der dominante Doppel-Heimsieg der französischen Nationalmannschaft Matra schickte trotzdem eine klare Botschaft nach Maranello: Die Zeit der einfachen Erfolge war vorbei. Denn während man sich 1972 noch auf die 24 Stunden konzentriert hatte, wollten die Blauen im Folgejahr auch die restliche Sportwagen-Welt erobern.

Für die Formel 1 geopfert

Die Roten waren sich hingegen zunächst nicht sicher, ob sie die Titelverteidigung überhaupt anstreben wollten. Angesichts einer mittelmäßigen F1-Saison 1972 geriet das Parallel-Projekt unter Druck. Doch gleichsam konnte etwas gute PR nicht schaden. Somit kam es zum Duell der beiden

Die Streifen halfen bei der Unterscheidung und markierten seitlich vom Cockpit Streben, auf die Fahrer beim Wechsel treten durften

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT IMAGES

Debüt: 1000 km Buenos Aires 1971
Werks-Einsatzzeit: 1971–1973
Besondere Siege: 6 Stunden von Daytona 1972, 12 Stunden von Sebring 1972, Targa Florio 1972, 1000 km Nürburgring 1972/1973

alten Motorsport-Nationen, im Zuge dessen Ferrari auch nach Le Mans zurückkehrte. Vor dem Höhepunkt feierten beide jeweils zwei Siege (Ferrari: Monza und Nürburgring; Matra: Vallelunga und Dijon). Die besseren Einzelergebnisse brachten Ferrari allerdings eine solide Führung in der WM. Während wie befürchtet

DAS DETAIL

MOTORSPORT IMAGES

Das Aluminium-Monocoque unter dem filigranen Fiberglas-Kleid verleitete einige Journalisten dazu, einen Gruppe-5-Umbau des Formel-1-Rennwagens 312B zu vermuten. Doch durch die Vorgabe eines zweiten Sitzes unterscheiden sich beide Chassis bei der Breite und der Verstärkung. Eine echte Parallele ist hingegen der von Mauro Forghieri entworfene 3-Liter-Zwölfzylinder mit 180°-Anordnung, der zwischen den Jahren 1970 und 1974 in beiden Projekten zum Einsatz kam. Darüber hinaus nutzten sie ab dem Jahr 1972 dasselbe Rad-Format.

DIE TECHNIK

MOTORSPORT IMAGES

Bezeichnung: Ferrari 312PB (1973)
Motor: 180°-Zwölfzylinder-Flachmotor, 2991,8 cm³, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, 466 PS bei 11 000/min, Le Mans: 456,24 PS bei 10 500/min
Getriebe: 5-Gang
Vorderachse:
Doppelte Querlenker, Gewindefedern
Hinterachse:
Unterer Querlenker, Gewindefedern
Reifen: Goodyear
Länge: 3890 mm
Breite: 1960 mm
Radstand: 2380 mm
Tank: 122 Liter

MOTORSPORT IMAGES

zwei 312PB mit Motorschäden ausfielen, lief das Duo Merzario/Pace auf Platz 2 ein. Der Rest des Podiums ging an Matra. Bei den Folgeläufen haderte Ferrari mit der Technik, dem Handling und den Folgen der Streichresultat-Regel, welche Matra schlussendlich in die Führung brachte. Die Absage von Buenos Aires bestätigte final den bitteren Titelverlust der Tifosi.

Angesichts einer noch miserableren F1-Saison war das Ende des 312PB und damit des werksseitigen Prototypen-Sports besiegelt. Doch dieser Schlussstrich sollte sich auszahlen: Unter Niki Lauda erlebte Ferrari die ersehnte Wiederauferstehung. ■

MOTORSPORT IMAGES

Beim einzigen Werks-Einsatz in Le Mans im Jahr 1973 waren die 312PB schnell, aber technisch anfällig

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Nochmals den WM-Titel holen“

Keine Pause. Am Jahreswechsel nimmt sich Ott Tänak Zeit für ein exklusives Interview. Der 35-jährige Este über die mentalen Belastungen als Werksfahrer, seinen Wechsel von Hyundai zu M-Sport und was er künftig anders machen will.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie wichtig ist eine Auszeit im Kreis der Familie?
Auch wenn es in unserem Sport nur sehr wenige Tage sind, es ist enorm wichtig, sich ab und zu rauszunehmen und auf die Familie zu konzentrieren. Das habe ich auch gemacht. Kaum jemand kann sich vorstellen, wie anstrengend unser Job mittlerweile geworden ist. Echte Auszeiten sind eine Seltenheit. Da alle Teams aber ihre Asphalt-Testtage aufgebraucht haben, beginnen die Vorbereitungen auf die Rallye Monte Carlo diesmal erst im Januar. Dennoch ist die Pause am Jahresende für uns Rallyeprofis extrem kurz – gerade für jene, die nach der Saison das Team wechseln.

Sie sind schon für Toyota und auch Hyundai gefahren und nun wieder zu M-Sport zurückgekehrt. Macht das die Sache einfacher?
Es ist schon komplizierter, in ein komplett neues Team zu wechseln als zu einem, das man schon kennt. Das betrifft die handelnden Personen, aber vor allem auch die Arbeitsabläufe. Allerdings hat sich bei M-Sport in den vergangenen fünf Jahren auch einiges verändert, wie ich bei meinem Besuch feststellen konnte. Zudem bedeutet ein neues Team immer auch ein neues Auto.

Wie intensiv konnten Sie den Ford Puma schon testen?
Anfang Dezember war ich bei M-Sport in Cumbria, um mir ein Bild vor Ort zu machen. Nach einer ausgiebigen Sitzprobe und einem besseren Shakedown auf der hauseigenen Rennstrecke war ich dann im Greystoke Forest auf Schotter unterwegs. Das reichte, um das Potenzial des Autos zu erkennen und eine Idee zu haben, wo es hingeht. Entscheidend werden aber die nächsten Tage und Wochen.

ROESELER

„Den Hyundai-Vertrag aufzulösen, war für mich eine große Entscheidung. Aber es zählt nicht nur der Erfolg, sondern auch, wie dieser zustande kommt.“
Ott Tänak

Wo liegen die Prioritäten?
Zuerst konzentrieren wir uns auf das Asphalt-Paket für die Monte. Es gilt, anders als in den Vorjahren, Punkte mitzunehmen und dann in Schweden und Mexiko die Startposition zu nutzen.

Warum sollte es leichter sein, mit M-Sport ganz vorne mitzufahren, als mit dem Werksteam von Hyundai?
Nur um korrekt zu sein: Ich sagte, dass ich eine neue Herausforderung suche. Aber keine Frage, das Ziel ist definitiv, nochmals den WM-Titel zu holen. Und nachdem, was ich gesehen habe, bin ich zuversichtlich, dass, wenn M-Sport und ich alles richtig zusammenbringen, das auch möglich ist.

Blicken wir kurz zurück: Neben der Unzuverlässigkeit Ihres Autos haben Sie im Vorjahr auch früh die Teamstruktur bei Hyundai kritisiert. Beim dritten Lauf in Kroatien sind Sie am Sieg vorbeigeschrammt, haben kurz darauf auf Sardinien gewonnen und waren in der zweiten Saisonhälfte das Maß der Dinge.

M-SPORT

Tänak über den ersten Test im Hybrid-Puma Rally1 : „Das Potenzial ist da“

Ott Tänak

Geburtstag: 15. Oktober 1987
Geburtsort: Kärla (EE)
Herkunftsland: Estland

WM-KARRIERE
2003: erster Rallyesprint
2019: 1. von 136 WM-Starts
2010: PWRC-4. (2 Siege)
2011: SWRC-2. (3 Siege)
2017: M-Sport, 1. von 17 WM-Siegen
2019: Toyota, Weltmeister
2022: Hyundai, WM-2.

Nur einmal standen Sie nicht auf dem Podium. Wann war Ihnen klar, dass Sie das Team verlassen wollen?
Es war keine einfache Zeit. Meine finale Entscheidung traf ich in der Woche vor Spanien und habe diese dann dem Team auch gleich mitgeteilt. Es zählt nicht nur der Erfolg, sondern auch, wie dieser zustande kommt. Es gab auch andere Aspekte, die zu meiner Entscheidung führten, aber dies war sicher der wichtigste.

Man hat Sie ab Frühsommer öfters mit M-Sport-Teamchef Richard Millener gesehen. War ein möglicher Wechsel da schon Thema?
Die Szene ist ebenso klein wie der Servicepark. Wenn man im eigenen Team eine schwierige Zeit hat, ist es doch nur normal, dass man mit anderen spricht. Aber nochmals: Es war für mich eine große und schwierige Entscheidung, den Hyundai-Vertrag vorzeitig aufzulösen, schließlich war ich drei Jahre dort und habe auch sehr viele gute Leute kennengelernt. Und ganz ehrlich, es dauerte ein paar Tage, bis sich nach Spanien die Möglichkeiten konkretisierten, um als Werksfahrer weiterzumachen.

In der vergangenen Saison fungierte Red Bull als Hauptsponsor von M-Sport. Werden die Logos auch künftig Ihren Overall, Helm und Cap zieren?
Dazu habe ich im Moment nichts zu sagen. Die Bekanntgabe und Vorstellung von Sponsoren und Partnern ist Sache von M-Sport-Boss Malcolm Wilson. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rally-Raid-WM I Rallye Dakar

Favoriten machen Tempo

Kontrollierte Attacke: Vorjahressieger und Weltmeister Al-Attiyah im Toyota Hilux

W2RC

Seit Wochenanfang tobt die Rallye Dakar wieder durch Saudi-Arabien. Trotz hohem Anfangstempo sind bis Redaktionsschluss größere Dramen ausgeblieben. Es gilt Fahr- und Navigationsfehler zu vermeiden.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach drei Tagen im „Sea Camp“ am Roten Meer stand das Teilnehmerfeld der 45. Rallye Dakar endgültig fest. 603 Teilnehmer mit 355 Fahrzeugen, darunter 121 Motorräder und 18 Quads, 55 Racetrucks (T5), 45 T4- und 47 T3-Leichtbau-Prototypen, zwei seriennahe T2-Autos sowie 67 T1-Boliden.

Auf dem zehn Kilometer kurzen Prolog setzte Mattias Ekström die Bestzeit. Die erste der 14 Tagesetappen über insgesamt 8549 Kilometer (4706 davon gezeitet) quer durch Saudi-Arabien vom Roten Meer bis an den Persischen Golf entschied Audi-Teamkollege Carlos Sainz trotz eines Reifenschadens für sich. Jeweils Zweitschnellster: Sébastien Loeb im Prodrive Hunter. Doch schon am zweiten Tag verlor der Rekordweltmeister wertvolle Zeit und verpasste den Anschluss. Anders Vorjahressieger Al-Attiyah im Toyota Hilux: Nach einer erneut fehlerfreien Fahrt sitzt der Weltmeister aus Katar Audi-Speerspitze Sainz dicht im Nacken. Im Gesamtklassement knapp dahinter rangieren die überraschend starken Privatiers Mathieu Serradori (Century) und Simon Vitse (MD). Al-Attiyahs Toyota-Kollege Giniel DeVilliers und Yazeed Al-Rajhi haben auf den Plätzen 5 und 6 nach zwei Tagesetappen schon über 25 Minuten Rückstand, Dakar-Rekordsieger Stéphane Peterhansel (Audi) als Achter gar knapp 40 Minuten.

Doch der Weg ist noch lang. Bis zum obligatorischen Ruhetag am Montag nahe der Hauptstadt Riad sind über 3300 Wertungskilometer zu absolvieren, bevor in der nächsten Woche weitere sechs kernige Tagesetappen auf dem Programm stehen, darunter auch wieder eine Marathonprüfung, in deren Ziel die Crews bei Wartung und Reparaturen auf sich alleine gestellt sind und dazu nur die in einem Rallyeauto mitgeführten Ersatzteile nutzen dürfen. ■

Rallye-WM

Auftakt ohne Greensmith

Nach acht Jahren hat Gus Greensmith das M-Sport-Team verlassen. Der Brite will sich neu aufstellen und in Mexiko zurückkehren.

Im Vorjahr markierte Gus Greensmith bei der Rallye Monte Carlo seine erste WM-Bestzeit und landete im Hybrid-Puma auf Gesamtrang 5 nach Platz 4 in Kenia 2021 seine zweitbeste Platzierung. Nach einem weiteren fünften Platz begann der 26-jährige M-Sport-Pilot aber zu schwächeln. Gingen am Saisonende beide Seiten noch von einer Fortsetzung der langjährigen Zusammenarbeit aus, wurde kurz darauf die Trennung bekannt gegeben.

„Ich mag keine halben Sachen. Deshalb fehle ich nach sechs Jahren beim WM-Auftakt und stelle mich neu auf. Der Plan ist gut vorbereitet, in Mexiko wieder am Start zu stehen“, verrät Greensmith gegenüber MSa – mehr noch nicht. Wahrscheinlicher als die kolportierten Gaststarts im Toyota Yaris Rally1 scheint dabei ein WRC2-Programm in einem Toksport-Skoda. ■ RK

ROESELER

Greensmith: Wie Ex-M-Sport-Kollege Fourmaux in die WRC2?

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Jänner als Monte-Test

Für die Jänner-Rallye am kommenden Wochenende hat sich auch das WRC2-M-Sport-Duo Fourmaux und Munster angesagt.

Auch wenn die Temperaturen im oberösterreichischen Mühlviertel bis zum Wochenende noch fallen, mit Eis oder einer Schneedecke wird es beim traditionsreichen Auftakt zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft (ÖRM) nichts werden.

WM-Profi Adrien Fourmaux und seinem neuen M-Sport-Teamkollegen Grégoire Munster ist das egal. Der aus dem Rally1-Hybrid-Werkscockpit in einen Fiesta Rally2 verbannte Franzose und der WRC2-Sieger aus Japan wollen die 17 selektiven Wertungsprüfungen über insgesamt 168,05 WP-Kilometer der Jänner-Rallye nutzen, um sich auf den WM-Auftakt rund um Monte Carlo vorzubereiten.

Zu den Favoriten im über 70 Teams umfassenden Hauptfeld zählen Landesmeister Simon Wagner sowie dessen Vorgänger Hermann Neubauer und Raimund Baumschlager (alle Skoda). ■ RK

ROESELER

Fourmaux: Karriere-Restart in Österreich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JANNUS REE

Spektakuläre Bilder, auch für die Fotografen: Der TV-Hubschrauber jagt Ford-Pilot Loubet hinterher

TV total

Die Faszination des Rallyesports mit spektakulären Bildern in die Welt zu tragen und damit noch mehr Menschen zu erreichen, ist Hauptanliegen und Geschäftsmodell des WM-Vermarkters zugleich. Dass Rallyes nicht im Stadion stattfinden, macht die Sache nicht einfacher.

Von: **Reiner Kuhn**

Aus der Ferne dringt das heiße Zwitschern eines Turbomotors durch das Tal. Wenige Sekunden später zerreißt das wütende Fauchen des gestressten Aggregates die Frühjahrsluft in Portugal. Schon stürmt Kalle Rovanperä mit zügigem Autobahntempo auf eine Kehre zu. Brutal bremst der Finne seinen Dienstwagen zusammen, lässt mit einem Zug an der Handbremse das Fahrzeugheck zentimetergenau um die Ecke schleudern und stürmt davon. Ein automobiler Vollgas-Tanz an der physikalischen Grenze. Die Zuschauer sind verzückt. Vermutlich nicht nur die vor Ort, sondern auch jene, die das Geschehen zu Hause an ihren Bildschirmen verfolgen.

Immer hautnah dabei

Der spektakuläre Ritt wird von mehreren TV-Crews an der Strecke und aus einem Helikopter gefilmt. Zusätzlich sind 45 Kameras in 15 Wettbewerbsautos montiert, jeweils drei in den Werkswagen und einige bei ausgesuchten WRC2-Teams. Sämtliche Bild- und Tonsignale, darunter die im Rallyesport so wichtige Kommunikation im Cockpit, werden in einer knapp drei Kilo schweren Datenbox unter dem Fahrersitz gebündelt und über ein als Relais-Station über dem Geschehen kreisenden Flugzeug in den Servicepark gesendet, wo sie im Sendezentrum des WM-Promoters in Echtzeit weiterverarbeitet werden.

„Bei uns sind die Fans stets live dabei, sie verpassen nichts. Neben der Live-Berichterstattung sorgen Interviews, Hintergrundberichte und Analysen dafür, dass keine Info verlorengeht“, freut sich Jona Siebel, Geschäftsführer der seit 2014 für die kommerziellen Belange der Rallye-WM verantwortlichen WRC Promoter GmbH. Rund 80 Mitarbeiter produzieren bei jedem WM-Lauf bis zu 400 Stunden Filmmaterial, etwa 16 Terabyte. Weitere 20 Personen kümmern sich in der finnischen Hauptstadt Helsinki um die Produktion von Zusammenfassungen, Nachrichten sowie Inhalten für den Internetauftritt und die Social-Media-Kanäle.

> Seit 2018 sind auf der Streaming-Plattform WRC+ alle WM-Prüfungen live zu sehen. Seit 2022 ermöglicht der Promoter dies auch in der Rallye-EM.

Neben der Action auf den Prüfungen werden die Emotionen aller Beteiligten, ob Fahrer, Copilot oder Teamchef, mit Interviews nach jeder Prüfung oder durch fest installierte Kameras bei den Teams eingefangen. Experten-Analysen aus dem eigens dafür im Servicepark eingerichteten Studio tragen zu einem Erlebnis bei, das Fernsehzuschauer noch vor wenigen Jahren lediglich aus der Formel 1 gewohnt waren. Abseits der Action überträgt „WRC All Live“ auch Podiumszeremonien oder Pressekonferenzen und rundet das Programm mit Hintergrundberichten, Interviews, dreidimensionalen Karten zu den Prüfungen und Highlight-Zusammenschnitten ab. Ergänzt werden die Bilder durch Live-Timing sowie grafisch aufbereitete Daten wie eingelegter Gang, Gaspedalstellung oder Querbeschleunigung. Seit 2022 kommt bei den Rally1-Boliden noch der Ladezustand der Batterien im Plug-in-Hybrid-Antrieb hinzu. Die Zuschauer erfahren so in Echtzeit, wer wann die zusätzliche Elektro-Power einsetzt. Vergleiche von Fahrern und auch Autos untereinander sind bis ins Detail möglich – ein Service, den neben den Fans auch Teammanager, Ingenieure, Journalisten und die Fahrer selbst nutzen. Neben Fernsehsendern in über 100 Ländern der Welt stehen alle Sende-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JANNUS REE

Alles im Kasten: Über 70 Kameras sind bei einem WM-Lauf im Einsatz

JANNUS REE

Hart im Nehmen: Kameramann bei der Safari-Rallye in Kenia

JANNUS REE

Qual der Wahl: Die Bildregie im Produktionszentrum des Serviceparks

daten auch als „Video-on-Demand“ für zwölf Euro im Monat über die hauseigene Bezahl-Plattform WRC+ zur Verfügung.

„Klar schaut man sich bestimmte Sequenzen seiner Kollegen an“, verrät Werkspilot Elfyn Evans. „Zum Leidwesen meiner Familie bleibe ich da öfter hängen, als mir lieb ist.“ WRC2-Weltmeister Emil Lindholm kann das nur bestätigen: „Die Aufnahmen sind eine echte Hilfe, mal sieht man etwas bei der Linienwahl, mal hört man etwas beim Aufschrieb einer Passage.“

Künftig alles auf einer App

Kaum hatte der WM-Promoter auch die Vermarktung der Rallye-EM und Rallycross-WM übernommen, gingen beide Meisterschaften ebenso online. Nun folgt der Schritt zum serienübergreifenden Format Rally.TV.

„Die Anforderungen der Fans haben sich stark geändert. Sie wollen Ereignisse in dem Moment sehen, in dem sie passieren. Diesen Anspruch erfüllen wir künftig mit nur einer einzigen App“, erklärt Florian Ruth, Direktor Produktion und Kommunikation. Neben 600 Stunden Live-Übertragungen von etwa 30 Veranstaltungen der drei FIA-Serien soll Rally.TV auch außerhalb der aktuellen Berichterstattung als Anlaufstelle für Fans ausgebaut werden. Neben zusätzlichen Reportagen, Analysen und Zusammenfassungen sollen auch Rückblicke zu sehen sein.

Alleine aus den Jahren seit 2018 schlummern mehr als 1000 Stunden Material in den Archiven. Ganz zu schweigen von historischem Bildmaterial aus 50 Jahren Rallye-WM. Wer möchte, kann sich künftig an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr am aktuellen Geschehen oder an automobilen Ikonen wie Lancia Stratos, Audi Quattro oder Subaru Impreza und Fahrerlegenden wie Walter Röhrl, dem unvergessenen Henri Toivonen und Colin McRae erfreuen. ■

„Die Monte ist am schwierigsten“

Seit 2016 ist Florian Ruth beim WM-Promoter. Als Direktor für Produktion und Kommunikation verantwortet er unter anderem das „WRC All Live“-Programm. Der 42-Jährige über komplexe Produktionsabläufe und eine zentrale Plattform für den Rallyesport.

Von: **Reiner Kuhn**

Ist Ihnen ein WM-Lauf besonders in Erinnerung geblieben?
Da würden mir einige einfallen. Denkt man an spektakuläre TV-Bilder, stehen Geschichten wie „Titänak“, von der Tauchfahrt über das Wiederherstellen des Autos bis zur Zielrampe in Mexiko ganz oben. Mein persönliches Highlight ist aber der Start von „WRC All Live“ bei der Rallye Monte Carlo 2018.

Warum genau dieser Event?
Es war mein „Big Bang“. Ich wechselte 2016 über den Kontakt zu Jona Siebel zum WM-Promoter, um genau dieses Projekt umzusetzen. Die ambitionierte TV-Produktion ging ausgerechnet mit der schwierigsten Veranstaltung los.

Aufgrund der Wetterbedingungen bei der Monte?
Wie bei den Fahrern gilt: Hat man die richtigen Reifen, sprich Ausrüstung, ist das Wetter das kleinere Problem. Ob minus 20 Grad oder plus 40 Grad, dichter Staub, Starkregen oder Schneegestöber, gleißendes Sonnenlicht oder stockdunkle Nacht – wir sind auf fast alles vorbereitet. Bei der Monte kommt die Geografie des Geländes hinzu.

Ein Problem für den Heli?
Egal wie komplex die Aufzeichnung an der Strecke oder mit einem Helikopter ist, die Herausforderung ist die Übertragung. Hohe Bergketten und tiefe Täler erschweren diese zusätzlich zur wechselhaften Wetterlage ungemein. Wie zum Beispiel bei der Tour de France nutzen wir als Relais-Station ein Flugzeug, das gut fünf Stunden, also einen kompletten

WRC PROMOTER

„Die TV-Produktion ist äußerst komplex wegen des Wetters, den Übertragungsdistanzen und der Gelände-Geografien.“

Loop, in der Luft bleiben kann, um so über rund 100 Kilometer ein stabiles Signal für Timing und Tracking sowie Live-Bilder zu gewährleisten. Mittlerweile arbeiten wir sogar mit einer Zwischenstation auf einem Berg, denn die FIA nutzt die von uns generierten Bilder auch in der Rennleitung, um beispielsweise bei einem Unfall schneller zu reagieren oder gegebenenfalls eine Wertungsprüfung zu unterbrechen.

Wie steht es um den kommerziellen Erfolg?
Abgesehen von zahlreichen Medienpartnerschaften mit TV-Sendern in aller Welt haben wir auf unserer eigenen Plattform mittlerweile mehrere Hunderttausend Abonnenten und ein stetig steigendes Interesse, vor allem in Amerika und Asien. Mit dem künftigen serienübergreifenden Format „Rally.TV“, das auch geballte Informationen aus der Rallycross-WM und Rallye-EM beinhaltet, wird sich das auch in den bekannt starken Märkten wie Skandinavien oder Osteuropa nochmals positiv auswirken. ■

Florian Ruth

Geburtstag: 20. August 1980
Geburtsort: Frankfurt (D)
Herkunftsland: Deutschland

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW

BMW

Die rote Rakete: Sheldon van der Lindes meisterlicher BMW M4 GT3 von Schubert Motorsport

Mit gerade einmal 23 Jahren holte Sheldon van der Linde sich 2022 den Titel in der DTM. Im großen MSa-Interview spricht er über den Weg zur Meisterschaft, seine Anfänge und seine Zukunftswünsche.

Von: **Michael Bräutigam**

Wo erwischen wir Sie gerade für das Interview?
Ich bin aktuell bei meiner Familie in Südafrika. Wir haben im Winter immer einen gemeinsamen Monat, in dem wir Weihnachten und so weiter miteinander verbringen. Und danach ist dann ja schon bald Daytona angesagt mit Roar-Test und dem 24h-Rennen. Die Saison geht für mich diesmal früh los.

Wie entwickelt sich denn der BMW M V8 Hybrid?
Ich hatte ein paar Tests, schon beim Roll-out bin ich ihn zum ersten Mal gefahren, danach dann noch in Barcelona, Daytona und Sebring. Nur beim zweiten Daytona-Test war ich krank. Das war natürlich ein langer Flug, um dann nicht fahren zu können. Es war nicht immer ganz einfach, aber das ist ganz normal. Es braucht bei einem neuen Auto immer ein wenig, bevor man viele Kilometer sammeln kann. Ich habe auch in Daytona alle Debriefings vom Hotel aus verfolgt. Das ist wichtig, weil am Anfang immer große Schritte gemacht werden, auf die man sich auch als Fahrer einstellen muss. Außerdem war ich kurz vor meiner Reise nach Südafrika noch zwei

Sheldon v. d. Linde

Geburtstag: 13.05.1999
Geburtsort: Johannesburg
Herkunftsland: Südafrika

KARRIERE
ab 2005: Kartsport
2014: Polo Cup ZA (Meister)
2015: VW Cup ZA (Meister)
2016: Audi TT Cup (4.)
2017: ADAC TCR Germany (3.)
2018: ADAC GT Masters (2.), weitere GT3-Rennen mit Audi
seit 2019: DTM mit BMW
2022: DTM-Meister

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die DTM war immer ganz oben auf meiner Liste“

Tage im Simulator und konnte meine Eindrücke einbringen. Dabei ging es vor allem um die Bremse – und wir haben auch einiges gefunden. Die anderen waren im Dezember noch mal für drei Tage in Austin testen.

Sie kennen sowohl die 24h von Daytona als auch das Auto. Wie aufgeregt sind Sie trotzdem, wenn Ende Januar beides zusammenkommt?
Ich bin schon ziemlich gespannt, wie es wird. Es geht sicher nicht nur darum, wie schnell wir sind. Jeder Hersteller hatte seine eigenen Probleme. Wenn man ins Ziel kommt, wird man sicher auch ein gutes Ergebnis einfahren. Es ist nicht ganz einfach mit dem Hybridsystem, es wird also noch dauern, bis man neben einem schnellen auch ein zuverlässiges Auto hat. Das hat aktuell höchste Priorität. Ich bin gespannt, wie viele LMDh-Autos überhaupt ins Ziel kommen.

In der DTM ist natürlich alles von langer Hand erprobt, aber auch das war sicher spannend. Wie haben Sie den Titel gefeiert?
Ich war nach dem Rennen noch so viel unterwegs, dass ich erst gegen 18 Uhr beim Team an der Box war. Da haben dann alle schon mit Bier und Champagner gewartet. Das habe ich als schöne Erinnerung abgespeichert. Danach sind wir alle zusammen für die DTM-Afterparty in einen Club gegangen. Dort gab es auch noch mal eine schöne Überraschung, als ein Video mit meinen Saison-Highlights lief. Als ich ankam, haben alle applaudiert, das war extrem cool und für mich so ein kleiner Helden-Moment. Mit Schubert Motorsport gab es dazu noch eine Meisterfeier in Magdeburg. Ich musste eine Rede auf Deutsch halten, aber das ist ganz gut gelaufen (*lacht*). Insgesamt waren es zwei coole Monate nach dem Finale. Ich war viel unterwegs, habe viele Interviews gegeben und natürlich viel gefeiert. Das Feiern war für mich persönlich sehr wichtig, weil man nie weiß, wann so etwas wieder passiert. Deshalb habe ich diese Zeit sehr genossen. Man wusste ja auch eine Zeit lang nicht, ob ich vielleicht sogar der letzte DTM-Champion bin. Es ist schön zu sehen, dass es weitergeht. Es wäre extrem schade gewesen, wenn die Serie geendet wäre.

„Wenn 2021 nicht so schlecht gewesen wäre, hätte ich 2022 sicher nicht so wertgeschätzt. Ich habe jeden Moment auf dem Podest noch mehr genossen.“

Sheldon van der Linde

Den ADAC als neuen DTM-Besitzer kennen Sie schon aus Ihren Jahren in der TCR Germany und im GT Masters. Was denken Sie über die neue Konstellation?
Für mich war wichtig, dass Format und Konzept der Serie dieselben bleiben. Es gibt sonst keine GT-Serie mit nur einem Fahrer und Performance-Boxenstopp, das macht die DTM besonders, und das wollen die Fans auch sehen. Die Reifen sind natürlich anders, aber ich denke, dass wir das mit einem Testprogramm ganz gut hinkriegen.

Das heißt, Sie treten zur Titelverteidigung an?
Ob ich tatsächlich dabei bin, weiß ich noch nicht, aber es wäre mein Wunsch. Das sollte sich sehr bald klären, und es ist ja kein Geheimnis, dass ich gerne meinen Titel verteidigen möchte.

Wie wurden Sie in Südafrika empfangen?
Ich bin am Dienstag nach dem Finale fürs M-Festival zurückgeflogen. Das hat vom Timing sehr gut gepasst, weil ich auch dort sehr gefeiert wurde. Es ging von Donnerstag bis Sonntag nur um die M-Modelle und den neuen M2. Das habe ich sehr genossen, vor allem weil es nur zehn Minuten von meinem Zuhause entfernt stattgefunden hat. Zwischendrin konnte ich zum Beispiel mit meinen Eltern essen gehen. Ich habe sie direkt beim Finale nicht so viel gesehen, auch wenn sie in Hockenheim vor Ort waren, was für mich natürlich schön war. Auch ihretwegen wollte ich den Titel unbedingt.

Wie viel mehr bedeutet Ihnen nach dem schwierigen Jahr 2021 der Titel 2022?
Wenn 2021 nicht so schlecht gewesen wäre, hätte ich 2022 sicher nicht so wertgeschätzt. Ich habe jeden Moment auf dem Podium noch mehr als zuvor genossen, weil ich wusste, wie schnell sich so etwas ändern kann. Schubert Motorsport hat da als DTM-Newcomer aber wirklich einen extrem guten Job gemacht und immer abgeliefert. Ich habe versucht, meine Erfahrung als DTM-Fahrer mitzubringen, und am Ende haben wir da ein sehr gutes Paket zusammengebracht.

Wie sehr hat Ihnen Ihr Bruder Kelvin geholfen, der 2021 den Titel verpasst hat?
Letztes Jahr war für mich ein Sch…jahr, genauso wie dieses Jahr für Kelvin. Es hatte sich also komplett umgekehrt. Wir wohnen zusammen in Kempten und haben speziell Richtung Saisonende viel miteinander geredet. Vor Hockenheim hat er mir dabei geholfen, die Ruhe zu behalten. Ich konnte viel aus seinen Fehlern von 2021 lernen, als Brüderpaar haben wir es dann geschafft, dass zumindest einer von uns die Meisterschaft holt. Ich konnte dabei nicht nur am Rennwochenende viel von ihm lernen, sondern auch, wie man den Druck unmittelbar vorher so wenig wie möglich an sich heranlässt.

Was war rückblickend der Schlüssel zum Titel?
Es ist schwierig, da mit dem Finger nur auf eine Sache zu zeigen. Am Ende hat uns der Lausitzring mit dem Doppelsieg auf die Bildfläche gebracht. Allein dort habe ich über 50 Punkte gesammelt. Es war auch wichtig zu sehen, dass wir vorne dabei sein können. Dieses Selbstvertrauen vom Beginn der Saison hat uns sehr weitergebracht. Wenn man weiß, dass man es schaffen kann, dann bringt einem das meiner Meinung nach auch viel Performance. Es war aber vieles, was dafür gesorgt hat, dass wir vorne dabeibleiben konnten. Zum Beispiel wenn andere Fehler gemacht haben. Am Nürburgring lag ich am Samstag auf Platz 3, aber ich wusste, dass zwischen Fraga und Bortolotti noch etwas passiert. Ich habe einfach gewartet, irgendwann war der Moment gekommen und ich konnte das Rennen gewinnen.

War das der Moment, in dem Ihnen persönlich klar war, dass Sie um den Meistertitel fahren können?
Nach dem Lausitzring haben alle gesagt, ich sei der Lausitzring-King. Deshalb habe ich mir für die anderen Strecken schon ein wenig Sorgen gemacht, ob ich dort auch vorne dabei sein kann. Das war zum Glück der Fall und ich konnte beweisen, dass ich nicht nur am Lausitzring performen kann. Wir waren auch viel testen, was natürlich geholfen hat, um speziell für die Longruns aussortiert zu den ganzen Strecken zu kommen.

Sie selbst waren früh in die Entwicklung des M4 GT3 integriert, auch Schubert Motorsport hat viel getestet. Hat das den entscheidenden Vorteil gebracht?
Mit einem neuen Auto ist so etwas sehr wichtig, egal ob für ein Team oder als Fahrer. Wir haben zu Beginn des Jahres glaube ich mit Abstand am meisten getestet. So konnte ich als Fahrer herausfinden, was man braucht, um mit diesem Auto schnell zu sein. Genauso konnte das Team erproben, wie man sich beim Fahrzeug-Setup am besten aufstellt. Wir waren auf allen Strecken im DTM-Kalender testen.

Kann man sagen, Schubert hat Ihre Karriere gerettet?
Ich war 2021 ja immer noch in der glücklichen Situation, BMW- ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Werksfahrer mit Rowe zu sein. Schubert hat also die Karriere vielleicht nicht gerettet, aber sie auf jeden Fall gemacht. Letztes Jahr wollte kaum jemand etwas mit mir zu tun haben, auch von der Presse. Dieses Jahr ist es komplett umgekehrt gewesen, da erging es Kelvin ähnlich wie mir 2021. Da sieht man, wie schnell sich so etwas ändern kann. Ich konnte mich jetzt als DTM-Meister als einer der Top-GT-Fahrer beweisen. Ich wusste zwar, dass ich das sein kann, aber das war in so einem Jahr mit vielen starken Fahrern und Teams sehr schwierig. Solche Jahre, wie ich sie jetzt hatte, gibt es nur sehr selten.

Bei der vorletzten Saisonstation in Spielberg gingen Sie komplett leer aus. Haben Sie da gedacht, dass es noch kippen könnte?

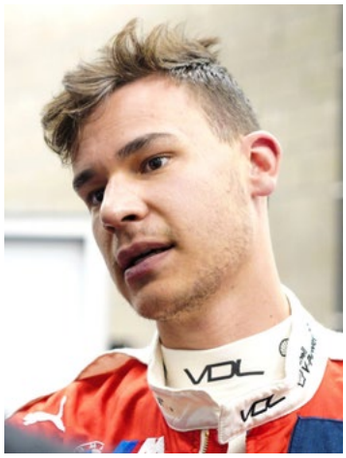
Red Bull Ring war schwierig für mich, wobei ich sagen muss, dass das auf meine Kappe geht. Die Track Limits waren mein eigener Fehler. Ich war echt sauer auf mich selbst. Wenn es am Ende nicht gereicht hätte, dann wäre es vielleicht genau deshalb gescheitert, und dafür hätte ich nur mich selbst verantwortlich machen können. In Hockenheim hatten wir noch das Problem mit dem Boxenstopp-Training und den zehn Strafplätzen nach dem Qualifying. Da konnte ich wiederum nichts dazu. Wir haben übers Jahr also ein paar Fehler gemacht, und es wird sicher nie ein perfektes Jahr geben. Wenn man ums letzte Zehntel kämpft, passiert einfach so etwas wie mit den Track Limits oder dem Boxenstopp-Training. Gut war, dass wir wieder stark zurückgekommen sind. Wir haben uns zusammengesetzt und uns auf unseren Job fokussiert. Genau das macht Schubert extrem gut.

Mit Philipp Eng haben Sie den Team-Titel geholt. Er persönlich hatte aber ein Seuchenjahr. Wie lief die Zusammenarbeit mit ihm?

Am Anfang des Jahres war es mit zwei Top-Fahrern teilweise nicht einfach, weil wir beide das Ziel hatten, um die Meisterschaft zu kämpfen. Generell haben wir aber gut miteinander gearbeitet, um das Team voranzubringen. Mit Philipp habe ich ein extrem gutes Verhältnis, vor allem in den schwierigen Momenten haben wir das in diesem Jahr noch mal mehr aufgebaut. Für mich war auch wichtig zu lernen, wie man als Fahrer mit schwierigen Situationen umgeht. Bei Tests haben wir sehr viel ausprobiert – und ohne ihn wäre es sehr hart gewesen, das Auto so voranzubringen. Er hat speziell in den letzten zwei Events einen Mega-Job gemacht, um das Team und mich zu unterstützen. Er hat immer gesagt: „Bro, du machst das. Mach dir keine Sorgen. Ich weiß, dass du am Ende Meister bist." Solche kleinen Worte haben mir viel Sicherheit gegeben und ich kann nur ein großes Dankeschön an ihn richten. Er hat mir sehr geholfen und ist ein absoluter Vollprofi. Und das war vorher bei RBM in der Class One übrigens auch schon so.

2022 war auch 50 Jahre BMW M. Gab es dafür noch mal ein Extra-Bonbon?

Auf dieses Extra warte ich immer noch (*lacht*). Nein, nur ein Spaß. Ich bin einfach glücklich, den Titel für BMW geholt zu haben. Dazu war es natürlich gutes Timing mit dem Jubiläumsjahr. Es passiert nicht oft, dass man mit einem neuen Auto und dann noch in so einem wichtigen Jahr so einen Titel nach Hause bringt.



BMW

„Am Red Bull Ring war ich echt sauer auf mich selbst. Wenn es am Ende nicht gereicht hätte, hätte ich nur mich dafür verantwortlich machen können."

Sheldon van der Linde

Was ist der größte Punkt, in dem der neue M4 besser ist als der alte M6?

Das ganze Paket, dass er vielseitiger ist. Der M6 war oft nur auf manchen Strecken stark, aber nicht stark genug, um übers ganze Jahr hinweg einen Titel einzufahren. Wir haben 2021 bei Marco Wittmann gesehen, dass das Auto auf einigen Strecken stark performt hat, auf anderen aber leider nicht. Mit dem M4 hatten wir jedes Wochenende die Chance auf zumindest die Top 6. Ich hatte ein bisschen Bedenken, ob das mit dem neuen Auto so funktionieren würde, aber wir waren jedes Wochenende erfolgreich. Die einzige Strecke, auf der ich ins Straucheln kam, war der Norisring, aber da war Marco vorne dabei. Das zeigt, dass der M4 überall schnell ist.

Apropos schnell: Sie haben mit 14 schon Ihr erstes Autorennen gewonnen. Warum Tourenwagen statt Formel?

Das lag ganz einfach am Geld. Am Anfang wollte ich zwar immer mal ins Formelauto, aber die Finanzen waren nicht da. Meine Eltern sind in Südafrika ganz gut aufgestellt, aber wenn man Rand in Euro umrechnet, dann reicht es nicht für den Formelsport. Der einzig mögliche Weg war über Tourenwagen. Es war zudem der natürliche Weg, weil mein Vater früher für BMW Tourenwagen-Rennen gefahren ist. Es ging auch recht schnell, nach den zwei Jahren TT Cup und TCR Germany bin ich bei Audi Werksfahrer geworden. Einen billigeren Weg in ein Werkscockpit hat glaube ich noch niemand gehabt. Das macht mich stolz, und viel mehr als diese zwei Jahre wären auch ehrlich gesagt von zu Hause aus nicht finanzierbar gewesen.

Welche besonders deutsche Eigenschaft haben Sie sich in den Jahren in Deutschland schon angewöhnt?

Ich arbeite zwar immer noch dran, aber vor allem die Eigenschaft, pünktlich zu sein. Bei uns in Südafrika ist alles etwas gelassener und entspannter, aber ich werde besser. Ich versuche, immer pünktlich bei den Meetings oder Debriefings zu sein, weil die Deutschen Pünktlichkeit sehr ernst nehmen. Ich habe es ja auch pünktlich zum Interview-Termin geschafft (*lacht*).

Was haben Sie jetzt noch für sportliche Ziele?

Die DTM war immer ganz oben auf der Liste, und das habe ich geschafft. Es gibt aber zwei Rennen, die ich auf jeden Fall noch gewinnen möchte: Die 12 Stunden von Bathurst und die 24 Stunden von Le Mans. Bathurst darf ich dieses Jahr direkt im Anschluss an Daytona gemeinsam mit Dries Vanthoor und Charles Weerts fahren. Da wird auf jeden Fall ein Traum wahr. Ich habe von meinem Bruder, Matt Campbell oder Jaxon Evans schon so viel über dieses Rennen gehört. Jetzt darf ich selbst mit WRT und einer ganz starken Fahrerpaarung mitfahren. WRT und Vincent Vosse kenne ich dabei von 2018 noch ganz gut – für mich sind sie ganz klar eins der besten Teams im GT-Sport. Es macht mich stolz, dass ich ein Teil davon sein kann. ■

BMW

Das Sahnehäubchen: Sheldon van der Linde und Philipp Eng holten auch den Teamtitel für Schubert Motorsport

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

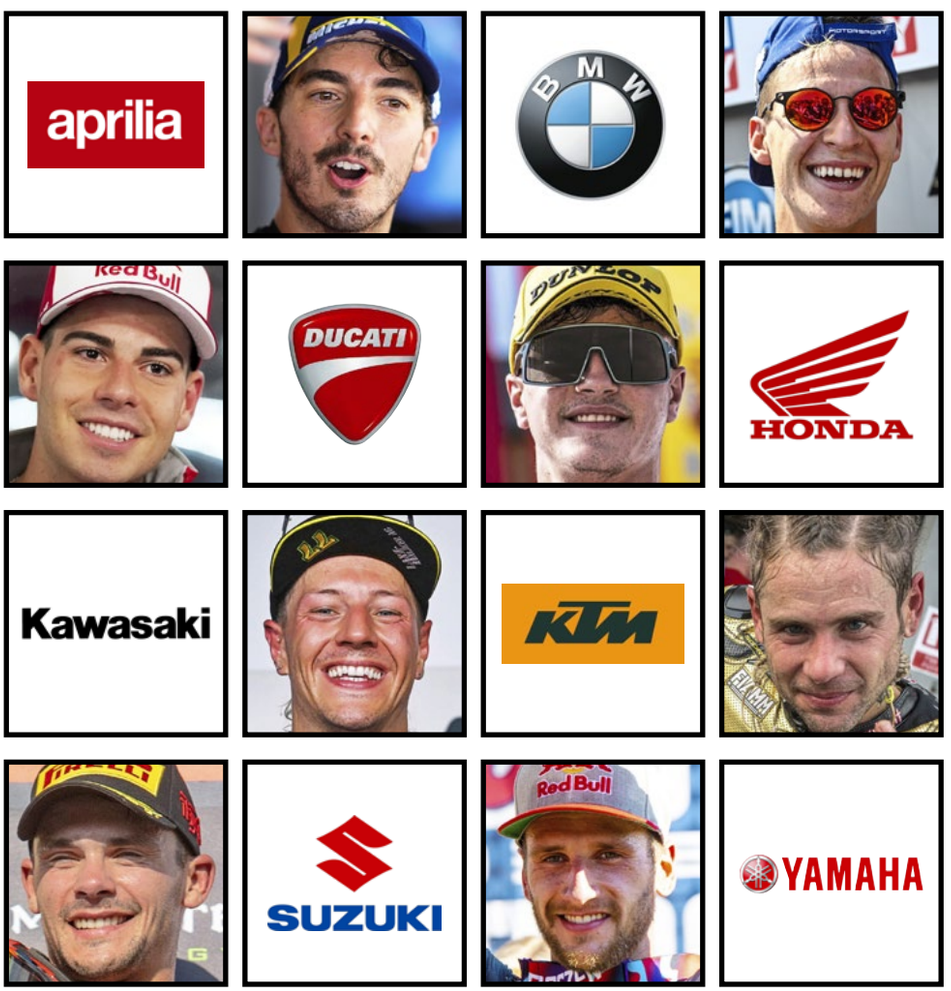
EXTRA

MOTOR SPORT aktuell

MOTOGP

Wählen Sie die besten Fahrer & Modelle 2022

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



HYUNDAI
powered by ViveLaCar

1. Preis 1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

2. Preis 1 x 1 Gewindefahrwerk von Spezialist KW

Wer ist der „Racer des Jahres“? in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wählen Sie die Fahrer und

A MotoGP
B Moto2
C Moto3
D MotoE
E Superbike/SSP/SSP300
F Straßensport national
G Motocross
H Offroad/Bahnsport
J Nachwuchsfahrer

A) Moto GP

A 01	Francesco Bagnaia	I/Ducati	A 04	Stefan Bradl	D/Hondia	A 07	Jack Miller	AUS/Ducati	A 10	Johann Zarco	F/Ducati
A 02	Enea Bastianini	I/Ducati	A 05	Aleix Espargaró	E/Aprilia	A 08	Fabio Quartararo	F/Yamaha	A 11	Fahrer nach Wahl	
A 03	Brad Binder	ZA/KTM	A 06	Jorge Martín	E/Ducati	A 09	Álex Rins	E/Suzuki			

B) Moto2

B 12	Pedro Acosta	E/Kalex	B 15	Jake Dixon	GB/Kalex	B 18	Ai Ogura	J/Kalex	B 21	Celestino Vietti	I/Kalex
B 13	Tony Arbolino	I/Kalex	B 16	Augusto Fernández	E/Kalex	B 19	Joe Roberts	USA/Kalex	B 22	Fahrer nach Wahl	
B 14	Arón Canet	E/Kalex	B 17	Alonso López	E/Boscoscuro	B 20	Marcel Schrötter	D/Kalex			

C) Moto3

C 23	Dennis Foggia	I/Honda	C 26	Daniel Holgado	E/KTM	C 29	Andrea Migno	I/Honda	C 32	Tatsuki Suzuki	J/Honda
C 24	Sergio Garcia	E/GasGas	C 27	Jaume Masiá	E/KTM	C 30	Deniz Öncü	TR/KTM	C 33	Fahrer nach Wahl	
C 25	Izan Guevara	E/GasGas	C 28	Diego Moreira	BR/KTM	C 31	Ayumu Sasaki	J/Husqvarna			

D) MotoE

D 34	Dominique Aegerter	CH/Energica	D 37	Álex Escrig	E/Energica	D 40	Eric Granado	BR/Energica	D 43	Lukas Tulovic	D/Energica
D 35	Niccolò Canepa	I/Energica	D 38	Matteo Ferrari	I/Energica	D 41	Hikari Okubo	J/Energica	D 44	Fahrer nach Wahl	
D 36	Mattia Casadei	I/Energica	D 39	Héctor Garzo	E/Energica	D42	Miguel Pons	E/Energica			

E) Superbike/SSP/SSP300

E 45	Dominique Aegerter	CH/SSP	E 48	Dirk Geiger	D/SSP300	E 51	Lennox Lehmann	D/SSP300	E 54	Jonathan Rea	GB/SBK
E 46	Álvaro Bautista	E/SBK	E 49	Patrick Hobelsberger	D/SSP	E 52	Philipp Öttl	D/SBK	E 55	Fahrer nach Wahl	
E 47	Marcel Brenner	CH/SSP	E 50	Maximilian Kofler	A/SSP	E 53	Toprak Razgatlioglu	TR/SBK			

F) Straßensport national

F 56	Florian Alt	D/IDM SBK	F 59	Max Enderlein	D/IDM SSP	F 62	Leo Rammersdorfer	A/IDM SSP300	F 65	Melvin van der Voort	NL/IDM SSP
F 57	Pepijn Bijsterbosch	NL/IDM SBK	F 60	Rob Hartog	NL/IDM SBK	F 63	Markus Reiterberger	D/IDM SBK	F 66	Fahrer nach Wahl	
F 58	Luca de Vleeschauwer	B/IDM SSP	F 61	Walid Khan	NL/IDM SSP300	F 64	Marvin Siebdrath	D/IDM SSP 300			

G) Motocross

G 67	Tim Gajser	SLO/MXGP	G 70	Simon Längenfelder	D/MX2	G 73	Ken Roczen	D/SX-WM	G 76	Tom Vialle	F/MX2
G 68	Jago Geerts	B/MX2	G 71	Max Nagl	D/MX Masters	G 74	Jeremy Seewer	CH/MXGP	G 77	Fahrer nach Wahl	
G 69	Jeffrey Herlings	NL/MXGP	G 72	Jorge Prado	E/MXGP	G 75	Eli Tomac	USA/SX-WM			

H) Offroad/Bahnsport

H 78	Luc Ackermann	D/FMX	H 81	Martin Haarahiltunen	S/Eisspeedway-WM	H 84	Matthieur Tresarrieu	F/Langbahn-WM	H 87	Bartosz Zmarzlik	PL/Speedw.-WM
H 79	Norick Blödorn	D/Speedway-WM	H 82	Ma. Lettenbichler	D/Hardend.-WM	H 85	Andrea Verona	I/Enduro-WM	H 88	Fahrer nach Wahl	
H 80	Toni Bou	E/Trial-WM	H 83	Sam Sunderland	GB/Dakar	H 86	Hans Weber	D/Eisspeedw.-WM			

J) Nachwuchsfahrer

J 89	Erik Bachhuber	D/Speedway	J 92	Fynn Kratochwil	D/MiniGP	J 95	Jakob Rosenthaler	A/MotoGP R. Cup	J 98	Lukas Tulovic	D/Moto2-EM
J 90	Liam Everts	B/Motocross	J 93	Rossi Moor	H/North. Tal. Cup	J 96	Jason Rudolph	D/ADAC Minib. Cup	J 99	Fahrer nach Wahl	
J 91	Luca Fischeder	D/Enduro	J 94	Guido Pini	I/Europ. Tal. Cup	J 97	José Antonio Rueda	E/JuniorGP			

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Modelle 2022!

Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist der zweite Aufruf, an unserer Leserwahl zum „Racer des Jahres 2022“ teilzunehmen. Sie finden hier noch einmal eine Übersicht über alle Fahrer (links) und Fahrzeugmodelle (unten), die wir zur Wahl gestellt haben. Zur Erinnerung: Machen Sie bitte bei den Fahrern von der Möglichkeit Gebrauch, Ihren persönlichen Favoriten zu wählen, falls sie/er nicht in der Vorauswahl steht. Wie Sie mitmachen und was Sie gewinnen können, lesen Sie auf S. 26/27.

K MotoGP
L Moto2/Moto3
M Superbike
N Supersport
O Supersport 300
P Motocross
Q Enduro
R Rallye

K) MotoGP

K 100	Aprilia RS-GP	K 102	Honda RC213V	K 104	Suzuki GSX-RR		
K 101	Ducati D16 GP22	K 103	KTM RC16	K 105	Yamaha YZR-M1		

L) Moto2/Moto3

L 106	Boscoscuro Moto2	L 108	GasGas RC 250 GP	L 110	Husqvarna FR 250 GP	L 112	KTM RC 250
L 107	CFMoto RC 250 GP	L 109	Honda NSF 250 RW	L 111	Kalex Moto2	L 113	MV Agusta F2

M) Superbike

M 114	BMW M 1000 RR	M 116	Honda CBR 100 RR-R	M 118	Suzuki GSX-R 1000		
M 115	Ducati Panigale V4 R	M 117	Kawasaki ZX-10RR	M 119	Yamaha YZF-R1		

N) Supersport

N 120	Ducati Panigale V2	N 122	Kawasaki ZX-6R	N 124	Suzuki GSX-R 600	M 126	Yamaha YZF-R6
N 121	Honda CBR 600 RR	N 123	MV Agusta F3 800 RR	M 125	Triumph Street Triple 765 RS		

O) Supersport 300

O 127	Kawasaki Ninja 400	O 129	Yamaha YZF-R3				
O 128	KTM RC390						

P) Motocross

P 130	Fantic XX 125	P 138	Honda CRF 450 F	P 146	KTM 250 SX-F	P 154	TM Racing MX 300/450 Fi 4T
P 131	Fantic XX F250	P 139	Husqvarna TC 125	P 147	KTM 150/250 SX	P 155	Yamaha YZ 125
P 132	Fantic XX 250	P 140	Husqvarna FC 250	P 148	KTM 350/450 SX-F	P 156	Yamaha YZ 250 F
P 133	Fantic XXF 450	P 141	Husqvarna TC 250	P 149	Suzuki RM-Z 250	P 157	Yamaha YZ 250
P 134	GasGas MC 125	P 142	Husqvarna FC 350/450	P 150	Suzuki RM-Z 450	P 158	Yamaha YZ 450 F
P 135	GasGas MC 250 F	P 143	Kawasaki KX 250	P 151	TM Racing MX 125 2T		
P 136	GasGas MC 350/450 F	P 144	Kawasaki KX 450	P 152	TM Racing MX 250 Fi 4T		
P 137	Honda CRF 250 R	P 145	KTM 125 SX	P 153	TM Racing MX 144/250/300 2T		

Q) Enduro

Q 159	AJP SPR 250/310/510 R	Q 165	Fantic XEF 450	Q 171	KTM 150/250/300 EXC TPI	Q 177	TM Racing EN 125/144/250/300 Fi 4T
Q 160	Beta RR 125/200/250/300 2T	Q 166	GasGas EC 250/300	Q 172	KTM 250/350/450/500 EXC-F	Q 178	TM Racing EN 250/300/450 Fi 4T
Q 161	Beta RR 350/390/430/480 4T	Q 167	GasGas EC 250/350 F	Q 173	Rieju MR 200/250/300 Racing/Pro	Q 179	Yamaha WR 250/450 F
Q 162	Beta Xtrainer 250/300	Q 168	Honda CRF 250/300/400/450 RX	Q 174	Rieju MR 200/300 Ranger		
Q 163	Fantic XE 125	Q 169	Husqvarna TE 150/250/300i	Q 175	Sherco 125/250/300 SE-R		
Q 164	Fantic XEF 250	Q 170	Husqvarna FE 250/350/450/501	Q 176	Sherco 250/300/450/500 SEF-R		

R) Rallye

R 180	GasGas RC 450 Rally	R 182	Honda CRF 450 Rally	R 184	KTM 450 Rally Factory Replica	R 186	Yamaha WR 450 Rally
R 181	Hero RR 450 Rally	R 183	Husqvarna FR 450 Rally	R 185	Sherco SEF 450 Rally		

ANZEIGE

LIQUI MOLY

Autos lieben LIQUI MOLY

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

VOLLGAS-PREISE

Fahren Sie 1x 1 Jahr lang einen Hyundai i20 N im Hyundai-Abo „powered by ViveLaCar“

1. Preis

HYUNDAI powered by ViveLaCar

204 PS PUREN FAHRSPASS erlebt der Gewinner des ersten Preises mit diesem Abo powered by ViveLaCar im **Wert von insgesamt 7000 €.** Max. 1250 Freikilometer pro Monat. Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungs-modellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive. **www.vivelacar.com**

* Abbildung entspricht nicht dem Gewinnerfahrzeug. Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

2. Preis

1x 1 KW V1 Gewinde-fahrwerk

DER GEWINDE-KLASSIKER
Das KW Variante 1 Gewindefahrwerk ist das ideale Einstiegssystem für Kunden, die eine technisch maximal mögliche oder eine individuelle Tieferlegung selbst bestimmen möchten. Es bietet eine optimale Balance aus Sportlichkeit, Komfort und Sicherheit. Gewinnen Sie als 2. Preis ein KW V1 im Wert von **ca. 1200 Euro.**
www.kwsuspensions.de

1x 2 Tickets zur MotoGP am Sachsenring von Liqui Moly

3. Preis

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2023 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen? Dem Gewinner des 3. Preises und seiner Begleitung winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum LIQUI-MOLY-Hospitality-Zelt (nur So) sowie zur LIQUI-MOLY-Tribüne (Sa und So).
Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

1x 1 Satz ATS-Leichtmetallräder

(Gewinner kann selbst entscheiden, welches Modell in welcher Farbe und Größe aus der DESIGN LINE bis 19“)

4. Preis

DESIGN UND SPORTLICHKEIT
ATS verwirklicht Felgen-Träume. Vom High-End-Rad bis hin zu zeitlosen Modellen. Wir bieten die passende Performance für jeden Geschmack – gewinnen Sie einen Satz ATS-Leichtmetallräder aus der DESIGN LINE bis 19 Zoll bei der Wahl zum «Racer des Jahres» von MOTORSPORT aktuell.
Wert: zwischen 490 € und 1150 €
www.atswheels.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

5. Preis

SCHNELL UND SICHER Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich. Darüber hinaus gibt es die beiden Varianten Ecsta PS71 EV für Elektrofahrzeuge und den Ecsta PS71 SUV für SUVs und moderne Offroad-Fahrzeuge.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de

1x 1 Gutschein für den Liqui Moly Onlineshop

6. Preis

MOTORENÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 €
www.liqui-moly.com

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den vorherigen Seiten vorgestellten 90 Fahrer und 87 Modelle aus dem Motorrad-Rennsport sind in neun bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 17-mal wählen. „Racer des Jahres 2022“ werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie ihre Angehörigen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 04/2023 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandtenTeilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2022“ verlost. Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Autos lieben LIQUI MOLY

LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN – Ausgabe 16/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 07/22 auto motor sport – Ausgabe 7/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/22 Motor Klassik – Ausgabe 6/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 GOLD Schmierstoffe – Ausgabe 4/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 SILBER Pflegemittel – Ausgabe 4/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

MOTORRAD BEST BRAND 2022 Kategorie: Öle/Schmiermittel – Ausgabe 9/2022

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zum Saisonende 2022 Weltranglisten-Führender: Qinghua Ma

GEELY GROUP MOTORSPORT

TCR-Weltrangliste

Der andere „Weltmeister“

Im Oktober wurde die TCR-Weltrangliste eingeführt, um über 900 Fahrerinnen und Fahrer der weltweiten TCR-Serien einzusortieren. Die Abschlusstabelle spuckte Qinghua Ma als Spitzenreiter aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass nicht etwa die Champions der großen internationalen Serien ganz oben standen, liegt am Zeitraum, der für die Berechnung der Weltrangliste verwendet wurde. Denn sowohl die Ergebnisse der Jahre 2021 als auch 2022 flossen ein, was die konstant starken Fahrer logischerweise begünstigte. Die WTCR-Champions dieser beiden Jahre, Yann Ehrlacher und Mikel Azcona, landen so nur auf den Plätzen 2 und 3, weil Azcona 2021 im Cupra noch nicht ganz in der Weltspitze kämpfen konnte und Ehrlacher wegen des Rückzugs von Lynk & Co ab Mitte 2022 die Ergebnisse fehlen.

Auch Ma war von diesem Rückzug betroffen, hatte bis dahin aber schon einige starke Ergebnisse eingefahren. Dazu holte er 2021 in der TCR Asia den Vizetitel und viele Top-Ergebnisse – im Schnitt deutlich besser als Ehrlachers und Azconas WTCR-Resultate. Dazu kommt: Die TCR Asia ist als regionale Serie sowieso recht hoch bewertet (Koeffizient 4,5 gegenüber der WTCR mit 5,0) und hatte zudem mehr Starter als die WTCR, was Ma letztlich mit 87,58 Punkten als Spitzenreiter ausspuckte.

Halder auf Platz 6

Die hohen Starterzahlen in der TCR Italy 2021 und 2022 sorgten auch dafür, dass Salvatore Tavano als bestplatzierter Fahrer aus den nationalen Serien (Koeffizient 4,0) auf P4 der Weltrangliste auftaucht. 2021 wurde er im heimischen Championat Gesamt-Dritter, 2022 Vizemeister.

Die Top 5 komplettiert Franco Girolami, der 2021 Vizemeister und 2022 Meister der TCR Europe wurde. Knapp dahinter liegt wiederum mit Mike Halder der bestplatzierte deutsche Fahrer, der 2022 Vizemeister der TCR Dänemark und 2021 Meister der TCR Spanien wurde. Der Vizemeister 2021 und Meister 2022 der TCR Germany Martin Andersen rangierte zum Jahresende auf P12. ■

TCR

Hybrid erst ab 2024

Eigentlich sollte bereits in der neuen Saison u. a. in der TCR Europe Hybridtechnik eingeführt werden. Doch nun wird es 2024.

Als Grund führte der TCR-Promoter WSC die neue Situation rund um den Weltcup bzw. die neue Welttournee an. Ursprünglich war geplant, den Hybrid 2023 in der WTCR einzuführen, außerdem sollte auch die TCR Europe die Elektro-Unterstützung bekommen. Mit dem Ende der WTCR bricht eine Serie komplett weg. Und da die TCR Europe ein Drittel der World Tour umfasst, möchte man nationale Teams ohne Hybrid nicht ausschließen. Die Variante, dass man erst zum vierten Europe-Event den Hybrid einführt, ist damit ebenfalls vom Tisch.

„Wir haben den Promotern, die mit Hybrid fahren wollten, die Situation erklärt“, sagt TCR-Boss Marcello Lotti. „Und wir haben ihnen auch gesagt, dass wir diesen Wunsch 2024 erfüllen können.“ Bislang wurde das Hybridsystem in einer Alfa Romeo Giulietta von Romeo Ferraris getestet. ■ MBR

TCR

Audi wieder vorne

Neben dem neuen World Ranking für Fahrer (siehe oben) gibt es seit jeher auch eine Weltrangliste für die Modelle. 2022 war zum dritten Mal der Audi RS 3 LMS das beste TCR-Auto.

Dafür sorgten unter anderem der Meistertitel von Franco Girolami in der TCR Europe und der dritte Gesamtrang von Nathanaël Berthon in der WTCR. Dazu kommen Erfolge wie von Tom Coronel bei den FIA Motorsport Games und von Filipe de Souza in Macau. Auch Jessica Bäckman, die während der Saison zu Audi wechselte und Vizemeisterin in der ADAC TCR Germany wurde, hat ihren Anteil. So wie viele weitere Fahrerinnen und Fahrer, die Siege und gute Ergebnisse eingefahren haben. 2022 gab es insgesamt 89 Siege und 236 Podestplätze für die Audianer.

Schon 2018 war die erste Generation des RS 3 LMS erstmals das beste TCR-Modell, 2021 und 2022 holten die erste und zweite Generation jeweils zusammen den Titel des TCR Model of the Year. ■ MBR

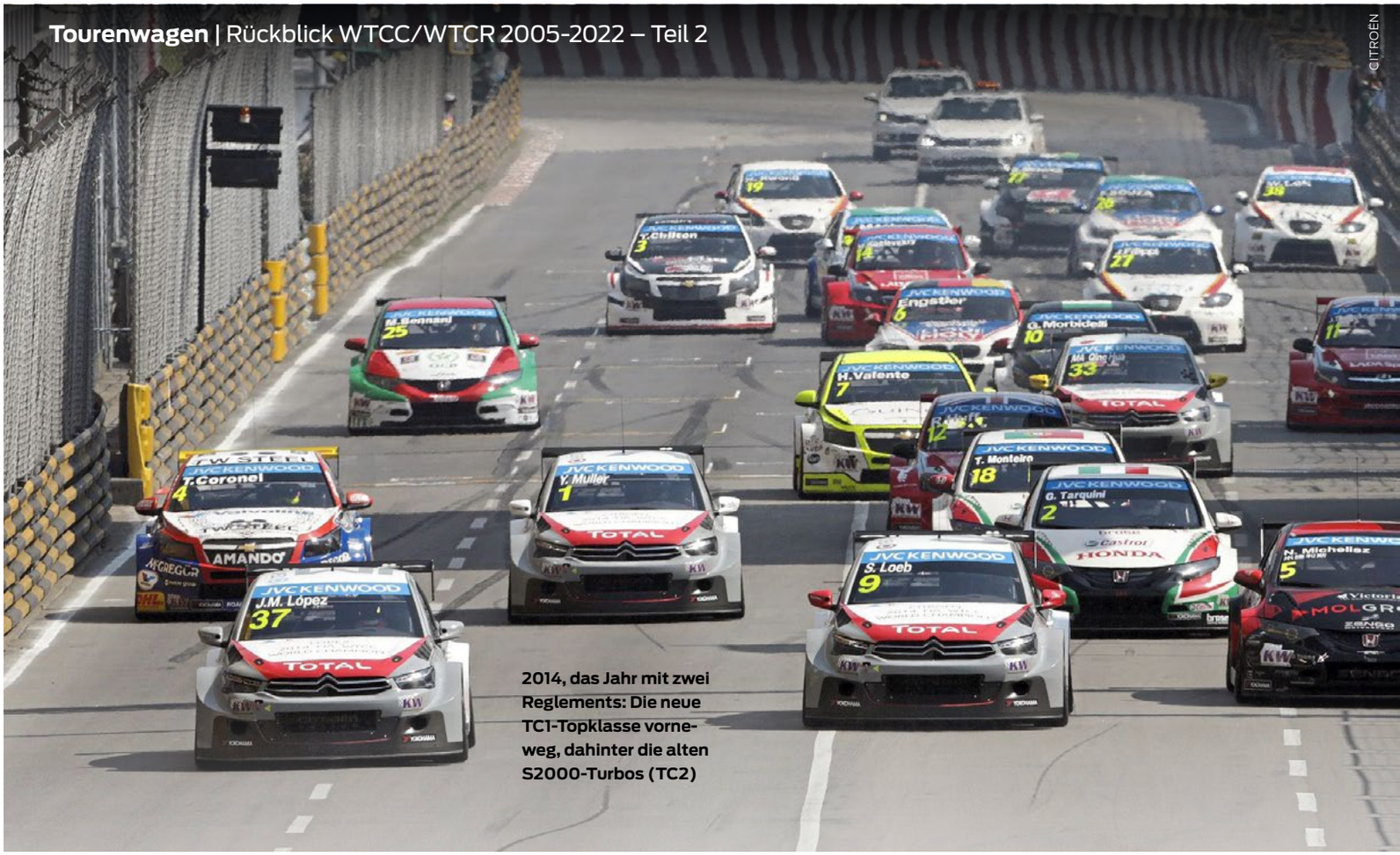
ROMEO FERRARIS

Verschiebung: Erst ab 2024 wird aus einigen TCR-Serien eine „HTCR“-Serie

ADAC

Zum dritten Mal bester TCR-Tourenwagen der Welt: Audi RS 3 LMS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



2014, das Jahr mit zwei Reglements: Die neue TC1-Topklasse vorneweg, dahinter die alten S2000-Turbos (TC2)

Ständig auf der Suche

Die Jahre 2011 bis 2017 waren in der WTCC geprägt von der Suche nach neuen Herstellern – und sich selbst. Im zweiten Teil unseres dreiteiligen WTCC/WTCR-Rückblicks beleuchten wir den Weg zum Untergang der WM.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach den Hochzeiten der Tourenwagen-WM steht die Saison 2011 unter denkbar anderen Vorzeichen (siehe letzte Ausgabe). 1,6-Liter-Turbobenziner lösen die alten Zweiliter-Saugbenziner respektive -Turbodiesel ab. Wobei sowohl Sunred (Seat) als auch Volvo, die ein volles Testjahr absolvieren, erst im Laufe des ersten Saisondrittels die alten Motoren aussortieren. Doch noch bevor alle den von der FIA beworbenen „Weltmotor“ verbaut haben, ist klar: An Chevrolet als einzig verbliebenem Werksteam führt kein Weg vorbei. Bei der zweiten Saisonstation in Zolder nutzt Gabriele Tarquini das Reversed Grid sowie die Diesel-Power, um den einzigen Seat-Saisonsieg zu holen. Später gelingt auch den BMW-Privatiers Franz Engstler und Tom Coronel noch jeweils ein Sieg im Reversed Grid, doch in 21 der 24 Saisonrennen triumphieren die Chevy-Piloten Yvan Muller, Rob Huff und Alain Menu – in fünf Rennen gibt es sogar einen Dreifachsieg der „Blauen“.

Das Honda-Comeback

Am Ende wird es trotzdem spannend, weil „Mister Macau“ Rob Huff einen Doppelsieg in der Spielerstadt holt und damit bis auf drei Punkte an Muller herankommt. Doch der Franzose verteidigt den Titel und holt sich zum dritten Mal die WM-Krone.

Angesichts des massiven Punkte-Vorsprungs von Muller (433) auf Coronel (233) als bestem Nicht-Chevy-Fahrer ist klar, dass 2012 nicht sehr anders laufen wird. Diesmal gibt es sogar einen Chevrolet-internen Dreikampf, und man gerät teilweise hitzig aneinander. Am Ende belegt man wieder klar die Top 3 der Fahrerwertung. Diesmal ist es jedoch Rob Huff, der den Titel bejubelt.

> Die Chevrolet-Dominanz der S2000-Ära geht mit der TC1-Zeit ab 2014 nahtlos in eine Citroën-Show über. Yvan Muller und José María López sind die Top-Fahrer.

2012 ist dabei im Hinblick auf die Markenvielfalt sogar wieder ein echter Aufschwung. Zwar entscheidet sich Volvo letztlich (vorerst) gegen einen vollen Einstieg, dafür sorgt das Team Aon mit zwei Ford Focus für mehr als nur einen Farbklecks. Und dann gibt es auch noch in Form von Honda einen gern gesehenen Rückkehrer bei den letzten drei Saisonrennen als Vorbereitung auf den Vollzeit-Einstieg ab 2013.

Nachdem Chevrolet in den drei Jahren zuvor alles abgeräumt hat, beendet der Mutterkonzern GM das Engagement. Doch die Autos sind noch immer schnell. Das bisherige Einsatzteam RML übernimmt zwei Autos und setzt sie 2013 weiter ein. Yvan Muller spannt mit Tom Chilton zusammen, der Papas (Aon-)Geld mit zum Team bringt. Erst jetzt zeigt sich, was der Cruze wirklich kann. Ohne einbremsende Konsequenzen fürchten zu müssen, dreht man die Leistungsschraube ganz auf, und Muller fährt mehr als dominant zu seinem vierten Titel.

Tarquini wird im Honda zwar auf Anhieb Vize-Champion, doch holt er gerade mal gut die Hälfte der Punkte von Muller.

Das Jahr 2013 ist auch jenes, in dem die Weichen für die technische Zukunft der WM gestellt werden. WM-Promoter Marcello Lotti hat einen günstigeren Ansatz im Auge, ausgehend vom damaligen Seat Leon Cup Racer. Doch Citroën, die seit 2012 an einem Einstieg herumdenken, haben andere Pläne und stecken die Macher von Eurosport Events an.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Technik-Monster namens „TC1“ wird aus der Taufe gehoben: Hightech-Tourenwagen, die zwar auf dem S2000-Turbo-Reglement basieren (deshalb auch die offizielle Bezeichnung „S2000 TC1“), damit aber nicht mehr viel gemeinsam haben. Dabei richtet man sich weitgehend nach den Vorstellungen von Citroën, die wenig verwunderlich die Serie ab 2014 dominieren. Honda und RML (Chevrolet) ziehen zwar mit, und auch Lada gibt einmal mehr ein Comeback, doch ganz alleine laufen kann die WM mit den TC1-Autos noch nicht. So fährt 2014 am Ende des Feldes noch eine Handvoll „alte“ Autos mit.

Die privaten BMW-Teams hätten übrigens auch gerne in der Topklasse weitergemacht, doch alle Bemühungen, eigenhändig einen TC1-Kit für den 320TC auf Kiel zu legen, scheitern letztlich an einem Veto aus München.

López fährt zum Hattrick

Die Citroën-Dominanz zeigt sich personell dabei gar nicht so, wie es sich das „Nationalteam“ mit den Fahrern Yvan Muller und Sébastien Loeb gedacht hatte. Denn José María López als Dritter der Permanent-Werkspiloten stiehlt den Franzosen die Show. Am Ende belegt man klar die Tabellenplätze 1 bis 3, López liegt dabei aber mehr als 100 Punkte vor dem vierfachen Champion.

Das Jahr 2015 läuft ganz ähnlich. Mit diesmal vier Werksfahrern – Qinghua Ma stößt noch hinzu – belegt man wieder die besten vier Plätze in der Endabrechnung, und wieder liegt López dreistellig vor Muller. Der kann seinerseits Loeb nur einen Punkt hinter sich halten.

Während die privat entwickelten Chevrolet nie auf Top-Niveau kommen und auch Lada bis zuletzt nur vereinzelte Highlights haben soll, gibt Honda zur Saison 2016 Vollgas, um endlich die Lücke zu schließen. Dabei investiert man vor allem in den Motor, aber auch in andere Bereiche. Ein Trick fliegt in Marrakesch auf: Für die verschiedenen Abstufungen der Kompensationsgewichte hatte man unterschiedliche Unterböden verwendet.

Dafür kassiert man eine Disqualifikation fürs ganze Afrika-Wochenende. Ansonsten kann man die Doppelwinkler, die nurmehr mit López und Muller antreten, durchaus fordern. Tiago Monteiro liegt am Ende deutlich näher an Muller als der Franzose am erneut dominanten Weltmeister López. Citroën hat derweil den werksseitigen Ausstieg verkündet, Volvo war nach langer Bedenkzeit aber zu Beginn des Jahres erst eingestiegen.

Volvo mit Abschieds-Titel

Das Jahr 2017 sollte dann eigentlich das von Honda-Pilot Tiago Monteiro werden. Er bestimmt die erste Saisonhälfte und hat neben den Markenkollegen auch die Volvo sowie die nun privat eingesetzten Chevrolet, Lada und Citroën im Griff. Als es in die Sommerpause geht, hat er schon so viel Vorsprung, dass er wohl im Standgas zum Titel fahren könnte. Doch dann hat er einen schweren Test-Unfall in Barcelona. Nach anfänglichen Berichten, dass der Portugiese schon zum nächsten Rennen wieder fit sein soll, wird erst im Laufe der Zeit das wahre Ausmaß bekannt.

Mit dem Wissen von heute kann man sagen: Monteiro ist dem Tod von der Schippe gesprungen und musste danach mehr als ein Jahr heftige Therapien überstehen sowie viel Disziplin beweisen, ehe er wieder ins Rennauto steigen konnte.

Am Ende der Sommerpause 2017 wird dann auch bekannt gegeben, dass die WTCC zum Ende des Jahres eingestellt wird. Volvo hatte noch über den Winter mächtig investiert und vor allem viel Ex-Chevy-Personal abgeworben, damit fährt man auf Honda-Augenhöhe. Erstmals seit 2009 haben beim Finale wieder Fahrer von verschiedenen Marken Chancen auf die WM. Der Titelkampf in Katar spielt sich zwischen Norbert Michelisz im zweiten Honda und Thed Björk im Volvo ab. Der Honda ist stark, doch Michelisz kommt nicht richtig auf Touren. Während Monteiro-Ersatz Esteban Guerrieri sogar ein Rennen gewinnt, dümpelt Michelisz am Ende der Top 10 herum. Außerdem leidet er unter dem Punktverlust von einer Disqualifikation in China (nicht homologierte Injektoren). So cruist Björk zum Titel. Auch die Herstellerwertung entscheidet sich beim Finale zu Volvos Gunsten.

Wenige Tage nach dem Finale wird verkündet, dass die WTCC und die mittlerweile von Lotti etablierte TCR International Series zur „WTCR“ fusionieren. Auf die schauen wir dann im dritten Teil des Rückblicks. ■

MOTORSPORT IMAGES

Ein Titel zum Werks-Ende von Chevrolet: Rob Huff fuhr 2012 zur WM

XPB

Vierte und letzte WM: 2013 war Yvan Muller im RML-Chevy unschlagbar

CITROËN

TC1-Spezi: Citroën-Mann José María López holte sich die Titel 2014 bis 2016

VOLVO

Der finale Akt: Thed Björk wurde 2017 im Volvo S60 letzter WTCC-Champion

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Allein durch die Wüste

Die Dakar 2023 begann auf steinigem und tückischem Gelände

8547 Kilometer, überwiegend durch die Wüste, müssen die Teilnehmer der härtesten Marathon-Rallye der Welt absolvieren, und das mit maximalem Speed. Ein einziger Fehler, eine unachtsame Sekunde, kann das Ende bedeuten. Am Neujahrstag, nach nur 52 gefahrenen Kilometern, musste das der Titelverteidiger der Dakar erfahren: Der tragische Held Sam Sunderland schied nach einem Sturz bereits auf der ersten der 14 Etappen aus.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Es ist ein Sprichwort für das Phrasenschwein, aber es schwebt über der Rallye als ungeschriebenes Gesetz: Die Dakar wird nicht auf den ersten Kilometern gewonnen, aber du kannst sie dort verlieren.

Das musste ausgerechnet der Titelverteidiger, GasGas-Werkspilot Sam Sunderland auf schmerzliche Weise erfahren: Der Brite war mit Platz 10 im Prolog zu Silvester voll im Plan und startete als 22. am Morgen des Neujahrstages in die erste Etappe über 368 gezeitete Kilometer. Schon bei Kilometer 52 stürzte der amtierende Rallye-Raid-Weltmeister in einem ausgetrockneten Flussbett über große Steine, die unter dem Sand nicht sichtbar waren. KTM-Teamkollege Matthias Walkner eilte ihm zu Hilfe, wartete bis zum Eintreffen des Helikopters und verlor 13 Minuten Zeit. Ursprünglich als 22. gewertet, bekam er am Schluss der Etappe eine Zeitgutschrift und kam noch in die Top 10. Sunderland wurde ins Hospital nach Yanbu geflogen.

Aus nach 52 Kilometern

GasGas-Teammanager Norbert Stadlbauer: „Er hat ein Schulterblatt gebrochen und eine Gehirnerschütterung. Leider ist die Dakar für ihn vorbei."

Am Silvestertag hatten sich 135 Motorradfahrer und drei Fahrerinnen beim nur 13 Kilometer langen Prolog, der rund um das Start-Biwak Sea Camp teils am Roten Meer entlangführte, auf die Reise gemacht. Obwohl der Schnellste, Red-Bull-KTM-Pilot Toby Price, nur 8.22 Minuten für die abgesteckte Strecke benötigte, war sein Sieg dennoch für den Start am Neujahrstag von großer Bedeutung, denn für die Startreihenfolge auf den ersten beiden Etappen gibt es dieses Jahr neue Regeln: Da bisher fast immer der Pilot, der die Etappe (als Vortagessieger) eröffnet, im Nachteil war, weil er für alle anderen die Spur legen musste, dürfen sich ab diesem Jahr die besten zehn des Prologs den Startplatz für Stage 1 aussuchen. Beginnend mit dem Zehnten kann aber jeder folgende Fahrer den vorangegangenen mit seiner Platzwahl verdrängen. Um weiter für Gerechtigkeit zu sorgen, bekommen die Erstgestarteten auch in den Etappen weiter Zeitgutschriften. „Es scheint kompliziert, mal sehen, wie sich das Ganze bewähren wird", meinte Rallye-Urgestein Heinz Kinigadner.

Der Prolog zeigte auch bereits auf, dass sich in das allseits erwartete Duell Honda einerseits gegen KTM/GasGas/Husqvarna andererseits eine dritte Kraft einmischen könnte: Die von Speedbrain in Deutschland entwickelte indische Marke Hero. Von vier Hero-Werkspiloten platzierten sich beim Prolog mit Ross Branch (3.), Joaquim Rodrigues (6.) und dem Deutsch-Portugiesen Sebastian Bühler (8.) gleich drei unter den ersten acht.

Auf Etappe 1 letzten Sonntag auf einer Schleife rund um das Sea Camp schien es über 368 Kilometer Special Stage vergleichsweise ruhig loszugehen. Bei Kilometer 37 hatte noch Sunderland geführt. Nach seinem Sturz übernahm der zur Armada der Pierer Group gehörende Amerikaner Skyler Howes (Husqvarna). Hinter ihm navigierte dann Hero-Pilot Sebastian Bühler, der die letzte Dakar verletzungsbedingt verpasst hatte und mit einem 13. Tagesrang die gute Form des Hero-Werksteams bestätigte (Ross Branch wurde Zwölfter).

Profiteur Ricky Brabec

Die erste größere Überraschung der 54. Dakar war Mason Klein, der abseits der offiziellen Werkspiloten im niederländischen BAS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

World KTM Racing Team startet: Bei Wegpunkt-Kilometer 168 führte der Amerikaner vor Daniel Sanders, doch nach dem vorletzten Wegpunkt verlor er 1.14 Minuten auf den Australier und landete nur auf Platz 6.

Sanders, der bei der Dakar 2022 durch einen Straßenverkehrsunfall auf einer Verbindungsetappe schwer verletzt ausgeschieden war und nach fünf Operationen letzten Sommer keine Rennen mehr fahren konnte, könnte nun als zweiter Werkspilot im GasGas-Team Sunderlands Rolle übernehmen, doch den ersten Tagessieg verlor er so schnell, wie er ihn gewonnen hatte: Weil er, wie die Honda-Piloten Joan Barreda und Pablo Quintanilla, zu schnell geblitzt worden waren, erhielten er, der Spanier und der Chilene Zeitstrafen – und der Aussie rutschte auf P5 ab, während Mason Klein auf P3 hochgestuft wurde. Profiteur der „Verkehrssünder“ war Ricky Brabec vom Monster Energy Honda Team als Etappensieger vor den KTM-Fahrern Kevin Benavides und Toby Price.

Brabec, 2020 erster Dakar-Gewinner für Honda seit 1989, war als 19. gestartet:„Ziel Nummer 1 war, die Etappe nicht eröffnen zu müssen. Heute war es wunderbar einfach, kein Stress, es war ein toller Tag!“

Den Sieg hergeschenkt

Die nächste Überraschung wartete im Ziel der zweiten Etappe zu Redaktionsschluss am Montag: Auf dem 590 Kilometer langen Kurs vom Sea Camp nach Al-'Ula führte über weite Strecken wieder GasGas-Mann Daniel Sanders. Der Aussie hatte am letzten Wegpunkt noch 1.25 Minuten Vorsprung auf Mason Klein. Doch im Ziel war plötzlich der Amerikaner vorn. Was war mit Sanders passiert? Der hatte sich zurückfallen lassen, um die dritte Etappe nicht eröffnen zu müssen! Sebastian Bühler wurde Neunter und stieß damit in die Top 10 der Gesamtwertung vor. Und mit Mason Klein übernahm einer KTM-Fahrer die Spitze, der nicht zur Werksfahrer-Armada der Pierer Group gehört!

Wie entwickeln?

Dass der amerikanische Privatfahrer so stark ist, überrascht den KTM-Rallyexperten Heinz Kinigadner nicht. „Er ist ein guter Pilot und er fährt ein bewährtes Motorrad“, so Kinigadner. Die 450 Rally Factory Replica entspricht der Werksmaschine von vor zwei Jahren. „Seither haben wir das Konzept geändert, aber was auf steinigen und anspruchsvollen Strecken von Vorteil ist, wirkt sich auf langen Sandetappen negativ aus“, so Kinigadner. „Das frühere Motorrad hatte einen Gitterrohrrahmen, der in Längsrichtung weicher war, dazu einen längeren Radstand. Weil die Fahrer auf den technisch anspruchsvollen Etappen nach mehr Handlichkeit und Präzision verlangt haben, sind wir in die Richtung des Motocross-Motorrads gegangen und haben als Basis für das neue Konzept dessen Rahmen hergenommen. Der ist nun steifer, das macht das Fahren in schnellen Sandetappen aber schwieriger. Einigen unserer Fahrer passt das so, sie bevorzugen mehr Präzision und Handlichkeit, andere meinen, dass sie lieber wieder ein weicheres Fahrwerk hätten, weil sie damit bequemer im Sand fahren können. Wir haben vor der Dakar an der Hebelumlenkung und den Federelementen gearbeitet, aber was der beste Kompromiss ist, darüber sind wir uns alle noch nicht einig. Dass nun Mason Klein führt, zeigt, dass unser altes Motorrad noch immer konkurrenzfähig ist, und es kann auch sein, dass wir dessen Konzept in der Zukunft wieder hervornehmen werden.“

Aber bald kann es ja auch schon wieder anders aussehen. ■

DAKAR-RALLYE 2023 (MOTORRAD)

31. Dezember 2022–15. Januar 2023
Stand nach Prolog und 2 von 14 Etappen

1.	Mason Klein (USA)	KTM	9:38.28 h
2.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 1.41 min
3.	Joan Barreda Bort (E)	Honda	+ 2.03 min
4.	Kevin Benavides (RA)	KTM	+ 2.25 min
5.	Daniel Sanders (AUS)	GasGas	+ 2.55 min
6.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+ 4.21 min
7.	Skyler Howes (USA)	Husqvarna	+ 5.11 min
8.	Pablo Quintanilla (RCH)	Honda	+ 5.16 min
10.	Sebastian Bühler (D)	Hero	+ 8.34 min
41.	Mike Wiedemann (D)	KTM	+ 1:35.59 h

RALLYZONE

Und Schluss: Für Sam Sunderland waren die ersten Kilometer die letzten

HRC

Profiteur von Zeitstrafen: Ricky Brabec gewann für Honda Stage 1

RALLYZONE

Bester Start für KTM: Kevin Benavides

RALLYZONE

Allein in der Wüste: Die GasGas-Lasten liegen jetzt auf Daniel Sanders

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

KROISS

Dominique Aegerter auf dem Yamaha-WM-Superbike in Jerez: Zwei Testtage nur auf nasser Piste absolviert

KROISS

Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter ist vor Weihnachten erstmals die Superbike-WM-Yamaha gefahren. Im MSa-Interview erklärt der 32-jährige Schweizer, was er sich nun von der Saison erhofft.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie die Feiertage verbracht?
Weihnachten habe ich mit der Familie gefeiert, mit meinen Cousins, aber ansonsten war ich ziemlich aktiv. Ich war immer Kondition und Kraft trainieren, jeden Tag zweimal. Das letzte Wochenende war ich Skifahren, Silvester war ich mit Freunden gemütlich Abendessen.

Wie war Ihre erste Testfahrt mit dem Superbike kurz vor Weihnachten?
Leider nicht so gut, wir hatten zwei Tage Regen. Ich habe mich etwas an das Motorrad gewöhnen können, bei der Sitzposition, und wir konnten uns mit dem Team aneinander gewöhnen und etwas an der Elektronik austüfteln. Ich bin zweimal 40 Runden gefahren, aber gebracht hat es nicht extrem viel.

Haben Ihnen die Suzuka-Einsätze im Umgang mit der Elektronik geholfen?
Die Elektronik in Suzuka war ganz etwas anderes. Wir konnten in Suzuka nicht wirklich etwas umstellen. Sie haben uns einfach das gegeben, was sie das ganze Jahr ausgetüftelt haben. Wir konnten vielleicht ein bisschen an der Motorbremse und der Traktionskontrolle ändern, da ist das heutige Superbike komplett anders. Du kannst vier verschiedene Settings in fünf verschiedenen Stufen einstellen, und das kannst du alles während des Fahrens ändern. Sobald du dann in der Box bist, kannst du mit dem Techniker jede Kurve einzeln abstimmen.

Konnten Sie daran im Nassen bereits arbeiten?
Im Nassen kannst du natürlich auch einstellen, wie viel Wheelie du aus der Kurve heraus haben willst, welche Leistung du willst, welche Traktionskontrolle, in welchem Gang in welcher Kurve wie viel Motorbremse. Da haben wir in Jerez für den Regen ein Setting gemacht, und das hat ei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Habe das gleiche Motorrad wie die Werksfahrer“

gentlich sehr gut gepasst. Von dem kann man aber nichts im Trockenen nutzen.

Welchen Eindruck hatten Sie von dem Team?
Superprofessionell. Ich bin froh, dass alle super Englisch sprechen, weil das nicht bei allen Italienern der Fall ist. Wir verstehen uns sehr gut. Es hat sehr viele Leute, weil wir auch ein Ersatzmotorrad haben. Es ist ein großes Team, aber jeder hat seinen Job, es ist so, wie es bei einem professionellen Team sein sollte.

Wie viel Support bekommen Sie von Yamaha?
Wir haben die gleichen Motorräder wie das Werksteam, und wir können nach dem Fahren die Daten von allen Yamaha-Fahrern anschauen, also auch von Toprak Razgatlioglu und Andrea Locatelli. Wir sehen auch alle Settings, die sie verwenden.

Wie weit müssen Sie sich für das Superbike körperlich anders vorbereiten als für das Supersport-Motorrad?
Es wird sicher sehr streng sein, weil zwei Rennen und ein Sprintrennen an einem Wochenende sehr hart für den Körper und auch für den Geist sind. Da hast du fast keine Zeit zur Erholung. Aber ich werde nur noch die Superbike fahren, die MotoE nicht mehr. Von dem her kann ich mich in der Saison auch noch weiter vorbereiten und zwischendurch auch gut erholen. Ich habe jetzt auch keine Pause eingelegt, weil wir schon im Februar das erste Rennen haben. Zu sagen, was es genau braucht, kann ich nicht, weil das Fahren im Regen komplett anders ist. Im Trockenen werden sicherlich ganz andere Kräfte wirken.

Werden Sie sich mental anders vorbereiten?
Die ganze mentale Vorbereitung für die Rennen, die Visualisierungen, die ganze Verarbeitung nach einem Rennen, das ist Kopfsache, die Energie braucht. Wenn du dann drei Rennen hintereinander an einem Wochenende hast, musst du dich auch darauf vorbereiten und danach schnell verarbeiten können.

Haben Sie dafür einen Mentaltrainer?
Ich habe einen, zu dem ich gehen kann, wenn ich etwas brauche. Aber ich habe in der Vergangenheit sehr viel gearbeitet, und ich weiß eigentlich, wie die Sachen sind. Aber ich hätte einen Freund, der mir helfen würde.

„Die MotoE-Ducati würde mich interessieren, aber zwei Serien zu fahren ist mit sehr großem Stress verbunden. Auf Granado wird einiges zukommen.“

Dominique Aegerter

Eric Granado fährt neben der Superbike-WM auch die MotoE. Warum Sie nicht?
Den MotoE-Titel habe ich bereits geholt, das war mein Ziel. Klar würden mich die neuen MotoE-Ducati interessieren, und es wäre nächstes Jahr eine Weltmeisterschaft, obwohl die Rennen nur in Europa sind. Ich habe es zwei Jahre lang neben der Supersport-WM gemacht, und es ist ein unheimlich großer Stress, du hast gar keine Zeit mehr. Anfang des Jahres hast du Tests, Mitte Jahr hast du Tests, dann hast du Team-Events und Reisen von einem Rennen zum anderen. Das ist sehr viel, was auf Granado zukommen wird. Er hat sicher noch das Ziel, dass er die MotoE gewinnt, und ich denke, dann hat er es auch abgehakt.

Wie groß wird der Schritt für Sie von der Supersport-WM in die Superbike-WM sein?
In der Supersport-WM hatten wir letztes Jahr gut eine Handvoll Fahrer, die ganz vorne fahren konnten. In der Moto2 gab es auch 20 bis 25 super Fahrer, in der Superbike-WM wird es diese Saison mindestens 15 Fahrer geben, die ein Top-Niveau haben. Wir haben sehr viele Weltmeister dabei, auch GP-Sieger, ich denke, die Superbike-WM wird dieses Jahr sehr stark umkämpft sein. Dazu sind fünf Hersteller werksseitig beteiligt. In der Moto2 hast du das sehr sauber gebaute Chassis, wo an jedem Wochenende ein Einheitsmotor eingebaut wurde, in der Superbike ist es viel komplexer. Wir haben ein zweites Motorrad als Reserve, die ganze Elektronik verlangt nach viel mehr Arbeit. Dazu entwickeln die Hersteller ständig neue Teile, so ähnlich wie in der MotoGP.

Wie konnten Sie in der Supersport-WM zuletzt so dominieren?
Sicher hat es sehr lange Arbeit gebraucht. Ich habe nie aufgehört, an mich zu glauben, und ich habe nie aufgehört, hart zu trainieren. Ich hatte in den schlechten Jahren gemerkt, wer zu mir hält, und daraus eine gute Familie gründen können, die mir den Rücken freihält. Ich bin verletzungsfrei durch die letzten beiden Jahre gekommen und hatte ein super Team und ein super Motorrad. Darum habe ich diese Leistung zeigen können.

Wie sind Ihre Titel in der Schweiz aufgenommen worden?
Bei meinen Fans natürlich sehr, sehr gut. Ihre Rückmeldungen und Likes waren sehr schön, und wir hatten sehr schöne Partys. Andererseits hat es in der Schweiz fast niemand mitbekommen, weil im Schweizer Fernsehen kam von der Supersport null, von der MotoE kam ein bisschen. Es ist schade, dass es so ist.

Was machen Sie, bis die Saison wieder losgeht?
Ich werde nächste Woche noch ein paar Tage ins Militär gehen, dort trainieren und mich überprüfen lassen. Am 8. Januar werde ich zwei Wochen nach Spanien gehen und mich mit Motocross und Supermoto vorbereiten. Hostettler baut mir ein R1-Trainingsmotorrad auf, die werde ich auch mitnehmen, aber es ist nicht ganz einfach, einen Termin auf einer großen Strecke zu bekommen, und ich muss an den Motorrädern alles alleine machen. Wir haben aber schon am 25. Januar den nächsten Test in Jerez, dann gehen wir gleich weiter nach Portimão. Dann bin ich nur noch eine Woche zu Hause, und wir fliegen schon los nach Australien.

Was haben Sie sich für Ihre erste Superbike-WM-Saison vorgenommen?
Als Erstes muss ich mich an das Team und an das Motorrad gewöhnen. Mal schauen, wie es mit der Elektronik, der Power und den Reifen läuft. Ich will dann Richtung Top 10, und dann habe ich kleinere Ziele im Kopf wie natürlich den Teamkollegen schlagen oder mal bester Yamaha-Fahrer werden. Dann schauen wir weiter, wie es läuft. Vielleicht bester Independent Rider werden, aber wenn ein Bassani oder ein Petrucci unter die ersten drei fährt, dann bin auch zufrieden, wenn ich Fünfter bin. ■

Dominique Aegerter

Geburtstag: 30.9.1990
Geburtsort: Rohrbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE
2007: 125 ccm, Aprilia (23.)
2008: 125 ccm, Derbi (16.)
2009: 125 ccm, Derbi (13.)
2010: Moto2, Suter (15.)
2011: Moto2, Suter (8.)
2012: Moto2, Suter (8.)
2013: Moto2, Suter (5.)
2014: Moto2, Suter (5.)
2015: Moto2, Kalex (17.)
2016: Moto2, Kalex (12.)
2017: Moto2, Suter (12.)
2018: Moto2, KTM (17.)
2019: Moto2, MV Agusta (22.)
2020: Moto2, NTS (28.)
MotoE, Energica (3.)
2021: SSP, Yamaha (1.)
MotoE, Energica (2.)
2022: SSP, Yamaha (1.)
MotoE, Energica (1.)
2023: SBK, Yamaha

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP/Superbike-WM

Große Feier mit Fans

In Bologna zeigte Ducati vor ihrer Haustür den Fans noch einmal hautnah ihre beiden Weltmeister 2022, Francesco Bagnaia und Álvaro Bautista.

Von: **Imre Paulovits**

Am 15. Dezember färbte Ducati den Piazza Maggiore in Bologna rot. Sie bauten eine große Bühne auf und präsentierten den Fans ihre beiden Weltmeister, Francesco Bagnaia aus der MotoGP und Álvaro Bautista aus der Superbike-WM. Was die Titel für die Tifosi und für die Ducatisti bedeuteten, zeigte der große Andrang, Fans waren aus der ganzen Welt angereist. Das Bologneser Werk ließ sich nicht lumpen: Größen aus dem italienischen Showbusiness führten durch den Abend, und auch Stefano Bonaccini, Präsident der Region Emilia-Romagna, und Matteo Lepore, Bürgermeister von Bologna, kamen, um den Fahrern und Technikern des Werks zu gratulieren.

Doch nicht nur die Weltmeister, auch die anderen Ducati-Piloten Enea Bastianini, Marco Bezzecchi, Fabio Di Giannantonio, Luca Marini, Testfahrer Michele Pirro, Michael Ruben Rinaldi, Axel Bassani und Fahrercoach Chaz Davies feierten mit den Fans, wie auch die Manager Claudio Domenicali, Gigi Dall'Igna, Paolo Ciabatti, Davide Tardozzi, Davide Barana, Stefano Cecconi und Serafino Foti. Es war noch einmal ein gigantisches Fest zum Saisonabschluss. An diesem Abend wurden auch zwei limitierte Sondermodelle der Panigale V4 in den Farben von Bagnaia und Bautista vorgestellt; die jeweils 260 Stück waren binnen Stunden ausverkauft. ■

DUCATI

Noch einmal vor den Fans: Weltmeister Bagnaia auf der Bühne in Bologna

MotoGP

Quartararo verletzt

Keine frohen Weihnachten für Fabio Quartararo: Der MotoGP-Weltmeister von 2021 brach sich beim Motocross-Training die linke Hand.

Von: **Imre Paulovits**

Das Jahr 2022 wird für Fabio Quartararo sicherlich als ein durchwachsenes in Erinnerung bleiben. Nicht nur, dass er gekämpft hat wie ein Stier und den WM-Titel zum Schluss an Francesco Bagnaia verloren hat. Zu allem Ärger mit der Motorleistung der Yamaha, von der er nach dem letzten Test in Valencia noch immer nicht weiß, ob sie dieses Jahr wirklich besser wird, kam kurz vor Weihnachten noch eine Handverletzung hinzu. Der MotoGP-Weltmeister von 2021 trainierte mit seiner Motocross-Maschine, als er stürzte und sich die linke Hand brach.

„Es ist nur ein keiner Bruch, er muss nicht operiert werden", postete er einen Tag später, am 12. Dezember. Schon vier Tage später zeigte er ein Bild in seiner Wahlheimat Andorra, auf dem er bereits wieder mit leichten Gewichten im Schnee trainierte. Zu Silvester, als er ein Foto postete, auf dem er auf einer Couch in Saint-Tropez mit einem Gerät zur Magnetbehandlung der Hand lag, fügte er hinzu: tschüss 2022, auf 2023! ■

MOTOGP

Fabio Quartararo: Linke Hand gebrochen, zum Glück hat er Zeit zum Ausheilen

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am 3. Januar feierte Kel Carruthers seinen 85. Geburtstag. Er kam als Sohn eines Motorradhändlers in Sydney zur Welt und begann schon mit zwölf Jahren, Rennen zu fahren. Als er 1966 mit 28 Jahren nach Europa kam, hatte er in seiner Heimat bereits Meistertitel in den Klassen 125, 250, 350 und 500 ccm gewonnen. 1969 begann er als Aermacchi-Werksfahrer, doch auf der Isle of Man bekam er ein Angebot von Benelli, deren Vierzylinder-250er zu fahren. Er wurde aus seinem Aermacchi-Vertrag gelassen und wurde Weltmeister, der letzte der Viertel-Liter-Klasse auf einem Viertakter. 1970 stieg auch er auf eine Zweitakt-Yamaha um, zog dann in die USA. In seinen letzten aktiven Jahren wurde ihm von Yamaha USA ein gewisser Kenny Roberts anvertraut. Nachdem er seinen Helm an den Nagel gehängt hatte, baute er die Maschinen für Roberts, kam mit ihm über den Atlantik in die WM und hatte großen Anteil an dessen WM-Titeln nicht nur als Tuner, sondern auch als praktischer Problemlöser. Dann machte er als Crewchief von Eddie Lawson weiter und gewann mit ihm die WM-Titel 1984, 86 und 88 mit Yamaha und war auch an den Titeln von Wayne Rainey beteiligt. Heute lebt er in Kalifornien.

MOTOGP

Weil die letztjährigen Verträge der Fahrer bis zum 31. Dezember gingen, durften die, die gewechselt haben, in Valencia nur in neutralen Farben testen. Gleich am 1. Januar wurden dann neue Bilder herumgeschickt.

MOTOGP

Schon bald beginnen die Teamvorstellungen der Königsklasse. Yamaha macht am 17. Januar den Anfang, Ducati lässt kurze Zeit später eine alte Tradition aufleben und präsentiert seine Fahrer im Schnee von Madonna di Campiglio.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JEDE MENGE ACTION
rund ums Auto

REISEN · RALLYES · TRAININGS · TRACKDAYS

Jetzt 2023 buchen!

auto motor sport · AUTO STRASSENVERKEHR · Motor Klassik · MOTOR SPORT aktuell · promobil · sport auto · YOUNGTIMER

Telefon: +49 711 182-1977 | E-Mail: info@actionteam.de | Web: event.motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Vollendung

Mit der RT 63 kehrte Suzuki 1963 bei den 125ern wieder zum Zweizylinder zurück. Und was zwei Jahre zuvor MZ mit Ernst Degner nicht gelungen war, schafften die Japaner nun mit Hugh Anderson: Sie wurden die ersten Achtelliter-Weltmeister mit einem Zweitakter.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Suzuki 1962 mit Ernst Degner 50er-Weltmeister geworden war, startete die Research III, wie die Rennabteilung im Werk intern genannt wurde, richtig durch. Beim WM-Finale 1962 in Argentinien fuhr Hugh Anderson eine 50er-Rennmaschine mit Auspuff nach hinten, den Prototyp des 1963er-Jahrgangs. Bereits 1960 und '61 war Suzuki mit Zweizylinder-Zweitaktern bei den 125ern gestartet, doch da diese bei der Leistung der Konkurrenz weit hinterherhinkten, wurde für 1962 eine Einzylinder gebaut, in die Degner die Erfahrungswerte der Einzylinder-MZ einfließen lassen konnte. Im Werk aber experimentierten die Ingenieure fortwährend weiter, und die Erfahrungen, die sie mit dem 50er-Einzylinder machten, übertrugen sie auf eine Zweizylinder-125er, die sie parallel entwickelten.

Für die Saison 1963 stand diese, die RT 63, bereit. Ihr Motor war die Verdopplung des 50er-Prototypen, wie man ihn beim Argentinien-Finale gesehen hatte. Statt der 40 x 39,5 mm der 50er hatte die RT 63 43 x 42,6 mm für Bohrung und Hub, der Getriebeausgang war wie bei der 50er links, die Zündung rechts. An den Drehschiebern auf beiden Seiten wurden 24er-Mikuni-Vergaser angeflanscht, ein Achtgang-Getriebe übertrug die Leistung, die auf dem Prüfstand im Werk mit 25,5 PS bei 12 000/min gemessen wurde, drei mehr als die Einzylinder im Jahr zuvor.

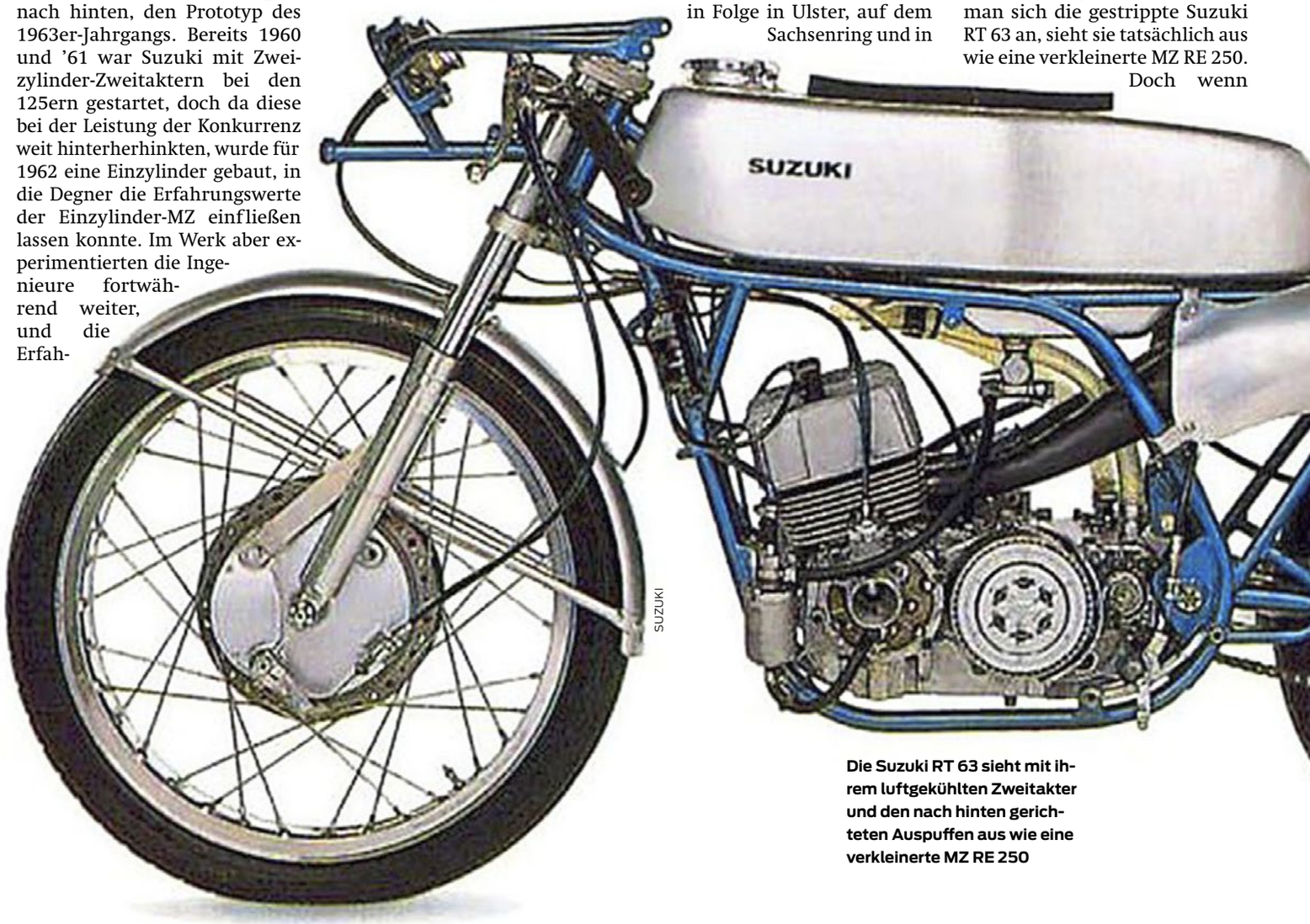
Umsonst aufgerüstet

Das große Aufrüsten gegen Erzrivale Honda wurde gleich dadurch entschärft, dass sich das größere japanische Werk 1963 eine Auszeit nahm und nur die Vorjahres-Motorräder den Werksfahrern überließ. Trotzdem konnte Luigi Taveri mit seinem bewährten Viertakt-Twin den Auftakt im Montjuic Park von Barcelona gewinnen. Doch dann legte Suzuki mit seinem neuen Zweizylinder eine unglaubliche Siegesserie hin. Ernst Degner gewann auf dem Hockenheimring, Hugh Anderson gewann in Clermont-Ferrand, auf der Isle of Man und in Assen. Auf der Insel zeigte sich die Leistungsfähigkeit der RT63 in vollem Ausmaß, das Podest ging mit Anderson, Frank Perris und Ernst Degner komplett an Suzuki, mit dem Österreicher Bert Schneider als Fünftem waren gleich vier Suzukis in den Top 5. In Spa holte sich Schneider seinen ersten und einzigen Grand-Prix-Sieg, danach gewann Anderson erneut dreimal in Folge in Ulster, auf dem Sachsenring und in Tampere. So war dem Neuseeländer der WM-Titel nicht mehr zu nehmen, auch wenn Luigi Taveri noch einmal in Monza und Jim Redman in Argentinien gewann. Beim WM-Finale in Suzuka war bereits der Nachfolger bereit, die wassergekühlte Zweizylinder RT 64, mit der Frank Parris gewann.

Suzuki hatte in dem Jahr alles gewonnen, was es für sie zu gewinnen gab. Anderson holte neben dem 125er-Titel auch den bei den 50ern, und Suzuki gewann in beiden Klassen auch den Konstrukteurs-Titel. Nach der Pleite der ersten beiden Jahre war der Suzuki-Twin ganz oben angekommen.

Deutsche Technologie

Dass Suzuki nach Ernst Degners Flucht und seiner Hilfe bei der Konstruktion der 1962er-Motorräder aus der tiefen Versenkung mit einem Schlag konkurrenzfähig wurde, hat die Ansicht beflügelt, dass die Japaner ohne die Spionage bei MZ niemals den durchschlagenden Erfolg auf dem internationalen Motorradmarkt errungen hätten. Schaut man sich die gestrippte Suzuki RT 63 an, sieht sie tatsächlich aus wie eine verkleinerte MZ RE 250. Doch wenn



SUZUKI

Die Suzuki RT 63 sieht mit ihrem luftgekühlten Zweitakter und den nach hinten gerichteten Auspuffen aus wie eine verkleinerte MZ RE 250

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Suzuki hatte unendlich viele Versuche am Prüfstand gemacht, bis der Durchbruch gelang.“

Mitsuo Itoh

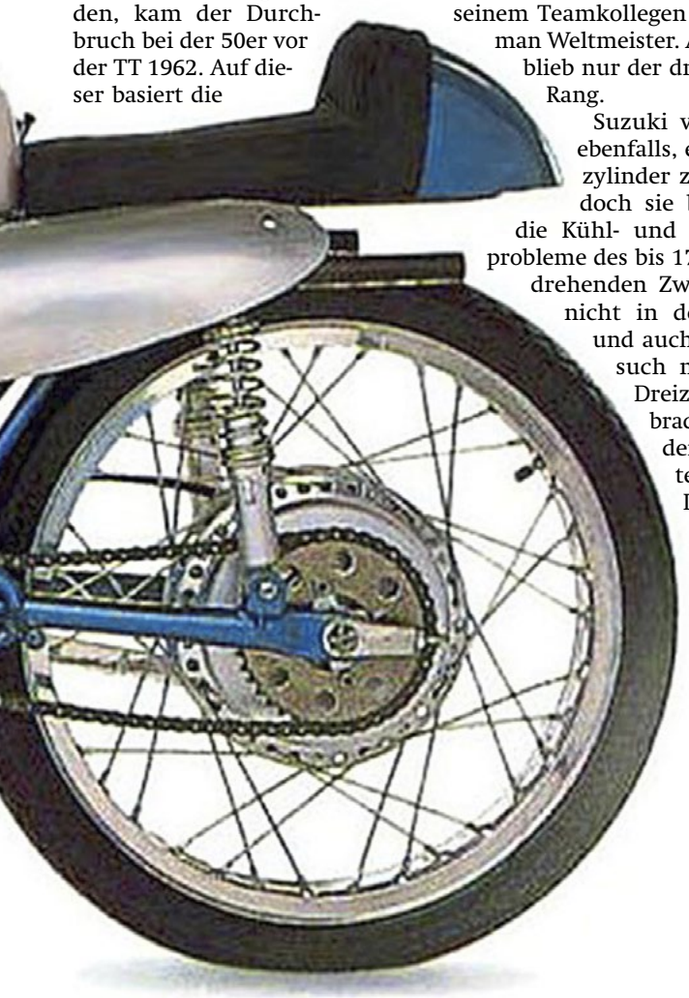
man etwas tiefer in die Materie hineinblickt, wird klar, dass Degner lediglich die Lernzeit etwas verkürzt hat. Ohnehin hatte bereits zuvor ein MZ-RE-125-Motor den Weg nach England gefunden. Er wurde von ADMV-Sportleiter Alfred Hartmann an EMC-Eigner Dr. Joe Ehrlich verkauft, der ihn gegen eine Rover-Limousine getauscht hatte. Ehrlich hatte ihn mit Wasserkühlung weiterentwickelt, und Suzuki stand für den Fall, dass der Degner-Deal nicht zustande käme, auch mit Ehrlich in Verhandlungen.

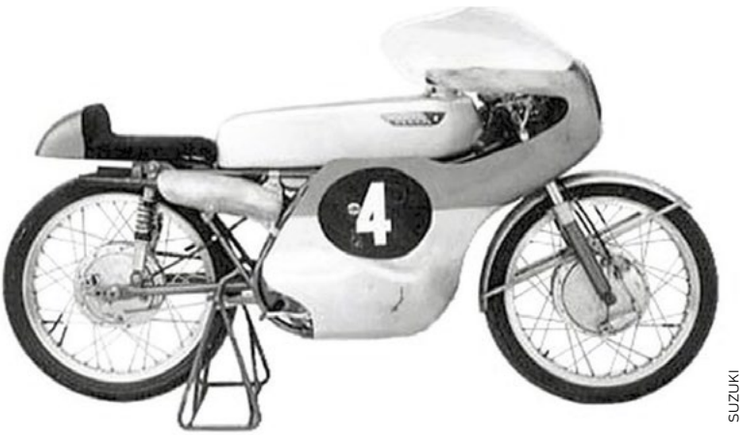
Aus Unterlagen, die Ferry Brouwer vorliegen, lässt sich außerdem ersehen, welch immense Entwicklung in der Research III betrieben wurde. Erst durch diese Entwicklung, bei der unzählige Prüfstandstunden für Steuerzeiten, Auspufflängen und Kanalformen aufgewandt wurden, kam der Durchbruch bei der 50er vor der TT 1962. Auf dieser basiert die gesamte spätere Entwicklung, bei der es den Japanern bei Suzuki gelang, die Drehzahlen so in die Höhe zu treiben, dass ihre Zweitakter konkurrenzfähig wurden. Dazu bedurfte es aber noch weiterer deutscher Technologie, ohne die diese Entwicklung nicht möglich gewesen wäre. Denn Degner hatte Suzuki auch Mahle-Kolben und INA-Lager vermittelt, und erst deren Schliffbilder und Oberflächenbehandlung machten diese Drehzahlen ohne Festgehen möglich. Doch auch dies wurde von der Entwicklungsabteilung so gut kopiert und weiterentwickelt, dass sie bald noch bessere eigene Kolben und Lager hatten.

Den Erfolg der RT 63 konnte Suzuki trotzdem nicht wiederholen. Honda kehrte 1964 mit der Vierzylinder-2RC 146 zurück, und Luigi Taveri eroberte sich wieder seinen WM-Titel. Mit der wassergekühlten RT 64 konnte Hugh Anderson zwar den WM-Auftakt in Daytona in Abwesenheit von Honda vor seinen Teamkollegen Mitsuo Itoh, Bert Schneider und Isao Morishita gewinnen, und auch auf dem Sachsenring und in Dundrod war er siegreich, doch Taveri gewann fünf Grands Prix und wurde vor seinem Teamkollegen Jim Redman Weltmeister. Anderson blieb nur der dritte WM-Rang.

Suzuki versuchte ebenfalls, eine Vierzylinder zu bauen, doch sie bekamen die Kühl- und Schmierprobleme des bis 17 000/min drehenden Zweitakters nicht in den Griff, und auch der Versuch mit einer Dreizylinder brachte nicht den erhoffte Erfolg. Dafür war die Zweizylinder-RT 65 wieder ein erfolgreicher Wurf, mit dem Anderson seinen 125er-Titel zurückeroberte. Davor konnte er 1964 mit der RM 64 seinen 50er-WM-Titel verteidigen. Später wurde Hans-Georg Anscheidt noch mit der Zweizylinder-RM ’66 und ’67 dreimal 50er-Weltmeister.

Und die RT 63 kann stolz von sich behaupten, dass sie für all diese Weltmeister-Maschinen Pate gestanden hatte. ■





SUZUKI

Suzuki RT 63: Runde Formen, langer Tank, Auspuff-Enden unter dem Sitz

SUZUKI

Hugh Anderson wurde 1963 mit der RT 63 125er-Weltmeister ...

SUZUKI

... und fährt den kleinen Zweitakter heute noch gern bei Oldtimer-Events

TECHNISCHE DATEN

Suzuki RT 63 (1963)

Motor	Luftgekühlter Zweizylinder-Zweitakter, Einlass drehschiebergesteuert
Bohrung x Hub	43,0 x 42,6 mm
Hubraum	123,7 ccm
Leistung	25,5 PS bei 12 000/min
Leergewicht	85 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Superbike

Mikhalchik zurück

Vor einem Jahr wechselte Ilya Mikhalchik als dreifacher IDM-Meister in die Spanische Superbike-Meisterschaft, doch glücklich wurde er dort nie. Nun kehrt der 26-jährige Ukrainer in die IDM zurück.

Von: **Anke Wieczorek**

BCC-alpha-Van-Zon-BMW-Teamchef Werner Daemen hatte vor einem Jahr den Deal für Mikhalchik in der spanischen Superbike-Meisterschaft eingefädelt, der Ukrainer verfehlte den Titel knapp. „Er hatte keine Chance, ständig passierte etwas. Einmal funktionierte die Bremse nicht, dann kam das Nächste. Er hat alles mitgemacht, was kommen konnte“, so Daemen, „Sein Ziel in der IDM ist natürlich, wieder Meister zu werden.“

Im Moment wohnt Mikhalchik mit seiner Verlobten Milana in der Nähe von Warschau. Die Begleitung des Superbikers hat dort Arbeit gefunden. Daemen sieht seinen Fahrer trotzdem regelmäßig. „Zuletzt waren wir in Almeria für die Langstrecken-WM testen.“ Für die IDM-Saison 2023 kann noch nicht getestet werden. Laut Daemen warte man noch auf die 2023er-M 1000 RR. Mikhalchik weiß nicht zuletzt durch Daemen, dass seine Aufstiegsmöglichkeiten in die Superbike-WM begrenzt sind. In der vergangenen Saison war er für den verletzten Michael van der Mark im BMW-Werksteam eingesprungen und hatte sogar einen achten Platz belegt. Dennoch sei für einen Fahrer aus einem so kleinen Land wie der Ukraine eine dauerhafte Verpflichtung fast unmöglich, wie Daemen sagt. Doch die Hoffnung bleibt. ■

EISELE

Ilya Mikhalchik: Der 27-jährige Ukrainer will seinen vierten IDM-Titel gewinnen

Supersport-WM

Honda CBR zurück

Einst war die Honda CBR 600 RR das Maß der Dinge in der Supersport-WM. Nun kommt das Motorrad in seiner neuesten Variante in die neu aufgestellte Weltmeisterschaft zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Dass es bereits seit 2021 eine neue Variante der Honda CBR 600 RR gibt, wissen hierzulande die wenigsten, denn wegen des geringen Interesses an sportlichen 600ern hat sich Honda die teure Europa-Homologation gespart. In Asien ist die neue CBR mit den kleinen Flügeln an der Verkleidung aber beliebt, und der Indonesier Andi Farid Izdihar hat mit ihr 2022 die Asia Road Racing Championship gewonnen.

In diesem Jahr wird die CBR auch in der Supersport-WM zum Einsatz kommen. Das MIE Racing Team von Midori Moriwaki hat sich dafür mit MS Racing zusammengetan und wird den werksunterstützten Einsatz betreuen. Als Fahrer wurden der 27-jährige Brite Tarran Mackenzie und der 24-jährige Malaysier Adam Norrodin verpflichtet. Mackenzie ist der Sohn von Ex-500er-WM-Pilot Niall Mackenzie und wurde 2021 Britischer Superbike-Meister. Er wollte in die Superbike-WM, nun kommt er eine Klasse tiefer in die Weltmeisterschaft und möchte sich dort bewähren. ■

ARRC

Honda CBR 600 RR: Das Bike, das die Asien-Meisterschaft 2022 dominierte

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Deutsches Superteam in der WM: Dirk Geiger, der 2022 das Finale in Portimão gewann, danach aber seinen Teamplatz verlor, hat sich mit dem Freudenberg-Team geeinigt. Dort wird er Teamkollege von Lennox Lehmann, der letztes Jahr ebenfalls auf dem Podest stand.

IDM SUPERBIKE

Nach den Höhen und Tiefen der vergangenen Saison will Denis Hertrampf mit seinem Team wieder um den Titel in der IDM Superbike mitfahren. Seine Fahrer sind Vladimir Leonov sowie Daniel Kartheininger. Für die Teilnahme im Pro-Superstock-Cup hat Hertrampf die Fahrer Nico Maier und Max Melzer verpflichtet.

IDM SUPERSPORT

Thomas Eder konnte für sein Yamaha-Team aus Eggenfelden in Bayern Ex-Supersportmeister und WM-Fahrer Thomas Gradinger verpflichten. Jetzt kommt mit Soma Görbe das nächste Kaliber dazu. Das deutsch-österreichisch-ungarische Triple will ihn 2023 endlich haben: den Titel in der IDM Supersport.

IDM SUPERSPORT

Die Motorräder der „Supersport Next Generation“ kommen in Fahrt. Jerry van de Bunt ist der erste Fahrer in der IDM Supersport, der sich mit dem Team LJ Racing permanent in die Meisterschaft einschreibt. Der namensgebende Teamsponsor trägt die Kosten des Poolbeitrags, der die Voraussetzung für die Teilnahme jeder Marke ist. Damit ist auch weiteren MV Agusta-Kollegen, die um Meisterschaftspunkte kämpfen wollen, der Weg geebnet.

IDM SUPERSPORT 300

Der 20-jährige Spanier Iñigo Iglesias bringt frischen Wind in die IDM. Er fährt bei Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki als Teamkollege von Max Zachmann und Petr Svoboda.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Geldprämie dazu

motorsport-aktuell.com/countdown

oder telefonisch 0781 639 6651

40 € V-Scheck bis 01.02.2023 Prämien-Nr. 1289 **30 € V-Scheck bis 15.02.2023 Prämien-Nr. 1288** **20 € V-Scheck ab 01.03.2023 Prämien-Nr. 1286**
Der Verrechnungsscheck ist bei jeder Bank einlösbar. Es gilt das Datum des Poststempels.

Bestell-Nr. MSA1PRHCD (selbst lesen), MSA1PRCCD (verschenken) – 25 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 72,50 € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SCHIFFNER

Eine Sternstunde: Hans Weber vor Kriegsbeginn letzten Februar beim GP im russischen Togliatti

SCHIFFNER

„Der Au hat mir

Nachdem die russischen Fahrer in 2022 aus der Eisspeedway-Weltmeisterschaft ausgeschlossen wurden, gewann Hans Weber als zweiter deutscher Fahrer den Vize-WM-Titel. Gleichzeitig warf er den greifbar nahen WM-Titel weg. Warum er 2022 trotzdem als erfolgreiches Jahr sieht und was er für die kommende Saison gelernt hat, offenbart der Oberbayer im MSa-Interview.

Von: **Thomas Schiffner**

Was ist in den neun Monaten seit Ihrem Gewinn der Vizeweltmeisterschaft in Heerenveen passiert?
Ich musste erst einmal eine Auszeit für mich nehmen. Ich habe mir Gedanken über die Zukunft gemacht und dann vor drei Monaten mit den Saisonvorbereitungen begonnen. Das war sehr schwierig, weil lange nicht klar war, ob es 2023 überhaupt eine WM gibt.

Noch mal der Rückblick auf das Finale 2022 in Heerenveen. Sie sind mit elf Punkten Vorsprung ins Rennen hineingegangen und haben dann in den letzten drei Läufen am zweiten Tag den sicher geglaubten Titel hergeschenkt. Aus der Distanz zurückblickend: Was war der entscheidende Fehler?
Der Fehler lag ganz klar bei mir. Als ich mich im dritten Lauf beim Angriff von Hutla in den Strohballen zerlegt habe, hätte ich ihn vorbeifahren lassen sollen und hätte das Ganze sicher im Griff gehabt. Ich bin das ganze Wochenende mit Blick auf den WM-Titel auf Sicherheit gefahren, es hätte wahrscheinlich für den Titel gereicht. Nach dem Sturz habe ich von den letzten zwei Rennläufen nicht mehr viel mitbekommen. Es war nicht mehr wie vorher. Wenn du ein-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sschluss der Russen sehr wehgetan“

mal aus deinem Flow raus bist, funktioniert das Ganze nicht mehr.

Vor Ihnen war mit Günther Bauer nur ein einziger Deutscher Vizeweltmeister im Eisspeedway. Betrachten Sie Ihr Ergebnis als Erfolg oder als Niederlage?
Klar, wenn man mit so einem Vorsprung in ein solches Rennen geht, dann ist es irgendwo eine Niederlage. Damit muss ich leben. Trotzdem kann ich sagen, dass ich den Vize-WM-Titel gewonnen habe.

„Wenn man mit solch einem Vorsprung in eine WM-Entscheidung geht, dann ist es natürlich irgendwo eine Niederlage.“

„Eishans“ Weber

In den letzten Jahren haben Sie sich immer in Russland auf die Saison vorbereitet und sind letztes Jahr auch als einziger Nicht-Russe in der russischen Superliga gestartet. Das ist nun nicht mehr möglich.
Ich sehe mich als einen Fahrer, der, wenn er ein gutes Gespür für das Motorrad hat, nicht viel Training braucht. Ich habe vor zwei Jahren eine Gabel entwickelt, die mir ein unheimlich gutes Fahrgefühl gibt. In Zusammenspiel mit dem Stoßdämpfer, den wir über Jahre entwickelt haben, hat mir das einen Riesen-Auftrieb gegeben. Die Leistung, die ich dann gezeigt habe, war eine ganz andere als in den Jahren zuvor. Es sind die Vize-WM und ein deutscher Meistertitel dabei herausgesprungen und einige spektakuläre Läufe, bei denen ich eine Konkurrenz unter Druck gesetzt habe, von der vor Jahren niemand geglaubt hat, dass man sie schlagen kann (russische Fahrer, Red.). Ich habe sie geschlagen.

Das heißt, auch die Russen sind zu schlagen?
Ja. In 2020 ist mir das extrem gut gelungen, in 2022 auch. Ich stand in Togliatti mit drei Russen im Finale, und wir waren alle punktgleich. Beim Team-WM-Finale 2020 in Berlin war der einzige Gegner Daniil Iwanov. Es hört sich arrogant an, aber die anderen waren nur Punktelieferanten. Die Technik und die psychische Verfassung gehören dazu.

Eisspeedway ist jetzt aber in einer ganz schwierigen Situation, denn die sechs oder acht besten Fahrer der Welt – die Russen – sind außen vor.
Ja, der Ausschluss der Russen hat mir unwahrscheinlich wehgetan. Es haben sich Freundschaften gebildet. Als sie in Russland von ihrem Ausschluss erfahren haben – ich war noch vor Ort –, hat mich das sehr berührt. Sie waren meine stärksten Gegner, aber abseits der Bahn auch Freunde. Ich finde es schlimm, Sport und Politik so zu vermischen. Die russischen Fahrer sind Profis und damit von dem Sport abhängig. Dass man Sportler für etwas bestraft, für das sie nicht verantwortlich sind, finde ich schlimm.

Was bedeutet das nun für den Sport?
Es sind zuletzt Fahrer gekommen, wie Haarahiltunen, Svensson oder vorher Franky Zorn, die den Russen Paroli geboten haben. Das war der Reiz für die Zuschauer. Der ist nun weg. Man muss versuchen, das anders aufzurollen. Die besten Fahrer haben den Auftrag, den Fahrern zu helfen, die neu sind und die unten anfangen. Wenn sich im Eisspeedway nichts bewegt und wenn die Veranstalter nicht zusammen helfen, dann schaut es für die Zukunft nicht so rosig aus. Die drei Veranstalter in Inzell, Berlin und Heerenveen müssen an einem Strang ziehen, da darf keiner ausscheren.

Wie haben Sie sich in den letzten Wochen auf die Saison vorbereitet?
Wir mussten die Vorbereitungen um einen Monat verschieben, weil die Witterungsverhältnisse in Skandinavien noch kein vernünftiges Training zuließen. Wir waren bis zuletzt noch mit der Vorbereitung der Technik beschäftigt.

Wann und wo beginnt Ihre Saison?
Ich fahre nach Neujahr nach Schweden, wo ich ab dem 5. Januar in der schwedischen Liga alle fünf Rennen für Strömsunds MC fahren werde. Wir versuchen, mit einem starken Team die schwedische Krone zu gewinnen. Zwischendurch wollen wir noch einige Trainings machen. Und am 28. Januar geht es zur WM-Quali nach Örnsköldsvik.

Die FIM vergibt neu vor der WM-Qualifikation 2023 nur noch eine feste Wildcard für den GP, an den amtierenden Weltmeister. Das heißt, Sie müssen sich in Örnsköldsvik qualifizieren. Ein Problem?
Für mich ist das kein Problem. Aber das ist für die Zukunft des Sports schlecht. Fahrer wie ich nehmen jetzt jungen Fahrern bei der Quali in Schweden die Plätze weg. Wie sollen neue Fahrer in den Sport kommen, wenn die jahrelang keine Möglichkeit haben, in die WM reinzukommen? ■

Johann Weber

Geburtstag: 15. Juni 1984
Geburtsort: Schliersee (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2014: Einzel-WM Platz 17
2015: Einzel-WM Platz 12
2016: Einzel-WM Platz 18
2017: Einzel-WM Platz 14, Team-WM Platz 3
2018: Einzel-WM Platz 14
2019: Einzel-WM Platz 5
2020: Einzel-WM Platz 7, Deutscher Meister
2022: Vizeweltmeister

NACHRICHTEN

ZUGANG ZU MOTOCROSS-WM WIRD GÜNSTIGER
Von Promoter Infront Moto Racing kommen neue Pläne für die Motocross-WM 2023: Um die mageren Startfelder in beiden WM-Klassen aufzupeppen, wurde bereits das Alterslimit für die EMX 250 auf 21 Jahre gesenkt. Außerdem sollen Wildcards mit einer Preissenkung auf 300 Euro Nenngeld Fahrer anlocken. Und wie von Piloten und Fans gefordert, wird es in den Qualirennen Samstags Punkte geben. Als so gut wie sicher gilt die Vergabe des vakanten WM-Termins am Osterwochenende an Frauenfeld (CH).

WM MIT ST. WENDEL
Supermoto-Promoter XIEM hat alle sechs WM-Termine 2023 veröffentlicht. St. Wendel (11.06.) ist bestätigt. Bulgarien (Pleven) kehrt in den Kalender zurück. Das Supermoto der Nationen ist am 15. Oktober in Castelletto di Branduzzo (I).

30.04.	**Busca (I)**
21.05.	**Tramatza (I)**
11.06.	**St. Wendel (D)**
16.07.	**Pleven (BG)**
17.09.	**Alcarras (E)**
08.10.	**Mettet (B)**
15.10.	**SoN Castelletto (I)**

BOGDANOV FÜHRT MEISTERSCHAFT AN
Da russische Fahrer wegen Russlands Krieg in der Ukraine auch 2023 von der Eisspeedway-WM ausgeschlossen bleiben, hat der nationale Verband die russische Einzelmeisterschaft von vier auf zehn Rennen ausgedehnt. Die ersten beiden Läufe fanden bereits am europäischen Weihnachten in Togliatti statt. Nikita Bogdanov, souveräner GP-Doppelsieger vor einem Jahr an gleicher Stelle, gewann beide Rennen ungeschlagen vor Dinar Valeev (2-2) und Igor Kononov (3-3). Enttäuschend der vierfache Weltmeister und Local Hero Daniil Iwanov (5-6) und Exweltmeister Dmitry Khomitsevich (7-7), der damit kaum noch Titelchancen hat.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

RS6 Performance, 89800 km, 605 PS, schwarz, gepflegtes schonend bewegtes Fahrzeug. Einziger Fahrer! VB 67.000,- €. Tel. 0177/3297938

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59589

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

1991 BMW 850i, erst 37.700 km, 1. deutsche Hand, scheckheftgepflegt. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

M1, Bj. 1981, 33800 km, sehr schönes originales Interieur, inka-orange, Concours-Teilnehmer, 1 von 399 Fahrzeugen, VB 550.000,- €. Bastian Voigt Collectors Cars GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, T. 0151/26378269, bastian@bastianvoigt.de, www.bastianvoigt.de H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Z1, 1991, 47.000 km, traumschwarz, dt. Fzg., umfangreich revidiert, Garantie, H-Kennz., 57.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59560

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari

1984/86 Ferrari 288 GTO, original und nur in Cargold-Qualität … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Jaguar

1993 Jaguar XJ 220 Super-Sportwagen, 2. Hand, erst 7.200 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

3200 GT, 2001, 35.200 km, dt., 1. Hd., 6-Gg., Scheckheft, KD neu, top-original, grigio alfieri, 49.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59562

Mercedes

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59578

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

220 SE, 1963, Automat, Schiebedach, beige Nr. 158, Leder grün, Becker Grand Prix, Zündung elektronisch, Auspuffanlage V2A, Karosserie vor einigen Jahren gemacht. Motor ca. 5000 km, Automat revidiert, Reifen neu. Mehrere Ordner, Rechnungen vorhanden, Tacho 125000 km, gesamt 225000 km, 88 kW (120 PS), SD, top-gepflegtes Auto, VB € 45.000,-. 79576 Weil am Rhein, Tel. 0171/7253662 oder 07621/984832

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59554

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Cayenne S 955 1of1 | Hardcore Umbau, 340 PS, dunkeloliv perl., innen beige und Carbon, Panorama, fast Vollausst., SH 100 % im PZ! Hamann 22", Motorsport-Luftfwk. KW V3, Chromoly-Querl., mehr im web. VB 24.500,- €. 97080 Würzburg, www.livelifelow.de

2022 Porsche 992 Carrera S Cabrio, erst 1.892 km, 1. Hand, Handschalter, Bose, Sport Chrono! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

2010 Porsche 997 GT2 RS, geringe Laufleistung, nur in Cargold-Qualität! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 4/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 2 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 3 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2022 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

GAS GAS

Stadt am Meer: „Sea Camp“ nennt sich das Mega-Biwak am Roten Meer, wo das große Dakar-Abenteuer 2023 begann

Sehr informativ

Sonderheft Saisonrückblick
MSa 53/2022

Nach der Freude über das zweite MSa-Extraheft muss ich ein Kompliment loswerden: tolle, sehr informative Berichte quer durch den ganzen Bereich Motorsport. Nicht einfach Jahresberichte, sondern wichtige Informationen zu Themen, die sonst nirgendwo so im Detail beschrieben werden. Sehr informativ, ausgezeichnet recherchiert und geschrieben! Da verblasst jedes Jahrbuch! Vielen Dank für ihre Arbeit zu diesem Heft und für das ganze Jahr!

Thomas Altherr
CH-8912 Obfelden

Motorsport mit alternativen Energien oder Antrieben? Warum nicht? Dieser Bereich dürfte für die Motorsportingenieure eine interessante Herausforderung darstellen. Die bis heute entwickelte, zweifelsohne großartige Technik dürfte auch längst reif dafür sein. Doch warum machen wir das Ganze? Richtig, es geht um die Beruhigung unseres jahrzehntelang von Politik und Presse manipulierten Gewissens: Der CO_2-Ausstoß, welcher angeblich den Treibhauseffekt und Klimawandel verursacht, ist so gering wie möglich zu halten.

Das Narrativ vom Klimawandel wird zur Argumentation politischer und ideologischer Entscheidungen in unserer maroden Welt ausgeschlachtet, und natürlich, um die Preise für Energie in ungeahnte Höhen zu treiben. Somit wird der alternative Motorsport propagandistisch dazu missbraucht und weiterhin dazu beitragen, das Narrativ vom Klimawandel aufrechtzuerhalten.

Christian Hohensee
per E-Mail

LMH ist ehrlicher

LMDh-Testfahrten in Daytona
MSa 1–3/2022

Die Sparanstrengungen mit den Einheitsbauteilen bei den LMDh-Fahrzeugen ist gut gemeint, aber wer hat eigentlich nach einem Rennen gewonnen? Wem kann man gratulieren? Ist es der Motorenhersteller, der sein Logo auf das Auto pappt, oder sind es eher jene Firmen, die Monocoque, Hybridsystem, Aufhängung, Schaltkompressoren oder die Telemetrieteile etc. liefern? Die Hypercars sind da weit ehrlicher.

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März 2023: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März 2023: Freies Fahren Nürburgring GP (Pkw und Rennwagen)
18. April 2023: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April 2023: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 04. Januar		
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
Donnerstag, 05. Januar		
11.00	ÖRM Jännerrallye, Prolog **LIVE**	ORF Sport +*
16.00	ÖRM Jännerrallye, WP1 **LIVE**	ORF Sport +*
20.15	ÖRM Jännerrallye, Highlights des Tages	ORF Sport +*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
Freitag, 06. Januar		
16.25	ÖRM Jännerrallye, WP9 **LIVE**	ORF Sport +*
19.30	ÖRM Jännerrallye, Highlights des Tages	ORF Sport +*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
21.00	F1-Klassiker, Spa 2000	Sky Sport F1*
22.45	NASCAR Cup 2022, Finale in Phoenix	Sport 1+*
Samstag, 07. Januar		
15.10	ÖRM Jännerrallye, Powerstage **LIVE**	ORF Sport +*
16.00	Formel 1 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
17.00	IndyCar 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
19.00	ÖRM Jännerrallye, Highlights des Tages	ORF Sport +*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
21.00	F1-Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*
23.00	Extreme E 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
Sonntag, 08. Januar		
09.45	Supercars Australien, Saisonrückblick	Sport 1+*
20.00	Formel 1 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
Montag, 09. Januar		
ab 10.00	Formel 1 2022, Imola (alle Sessions)	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights zum Ruhetag	Eurosport 1
Dienstag, 10. Januar		
00.30	Racing Files: Alfa Romeo	MTS TV**
ab 10.00	Formel 1 2022, Miami (alle Sessions)	Sky Sport F1*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 06. Januar		
ab 14.25	Trophée Andros Isola 2000, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	
Samstag, 07. Januar		
ab 11.30	Digitale NLS, 3. Lauf **LIVE**	www.vln.de
ab 11.45	Trophée Andros Isola 2000, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	
20.00	SuperEnduro-WM, Riesa **LIVE**	motorsport.tv*
22.30	US-Supercross, Anaheim **LIVE** www.supercrosslive.com*	

*kostenpflichtig **auch im Sender-Livestream auf www.morethansports.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
31.12.–15.01.	Rally-Raid-WM, Dakar-Rallye	KSA
05.–07.01.	Rallye-ÖM (ÖRM), Jännerrallye	A
06./07.01.	Trophée Andros, Isola 2000	F
07.01.	Digitale NLS, 3. Lauf (Simracing)	D
Motorrad		
31.12.–15.01.	Rallye-WM, Dakar-Rallye	KSA
07.01.	SuperEnduro-WM, Riesa	D
07.01.	US-Supercross, Anaheim	USA

Vorschau

MOTORSPORT IMAGES

F1-Interview: Mercedes-Technikchef Mike Elliott spricht über die Probleme 2022

MOTORSPORT IMAGES

F1-Regeln 2023: Auf diese Änderungen müssen sich die F1-Fans einstellen

MOTORSPORT IMAGES

Formel-E-Vorschau: Die letzten Infos vor dem Start in die neue Elektro-Ära

RED BULL

Rallye Dakar: So lief die erste Woche des Wüstenmarathons in Saudi-Arabien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

track performance GEWINDEFAHRWERKE

Made for winners

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK

garantiert auch für dich

KW®

www.KWsuspensions.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → B208

Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2022 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/SSP/SSP300 F______ Straßensport national
G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle
K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300
P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ____________________ Typ ____________________ PS ______

Reifen, Marke ____________________

- **Folgende Firmen sind z.T. im Motorrad-Rennsport engagiert.**
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Bremsbeläge ☐ alpha Technik ☐ AP-Racing ☐ Braking ☐ Brembo ☐ Carbone Lorraine ☐ EBC ☐ Ferodo ☐ Hi-Q ☐ Lucas/TRW ☐ Premier ☐ Saito ☐ SBS

Auspuffanlagen ☐ Akrapovic ☐ Arrow ☐ BOS ☐ BSM ☐ Devil ☐ G.P.R. ☐ Hattech ☐ Laser ☐ LeoVince ☐ Micron ☐ MIVV ☐ Remus ☐ SC Project ☐ Scorpion ☐ Sebring ☐ Shark ☐ Termignoni ☐ Yoshimura

Fahrwerke ☐ alpha Technik ☐ Bitubo ☐ HH-Racetech ☐ Hyperpro ☐ Marzocchi ☐ Öhlins ☐ Showa ☐ SO-Products ☐ Wilbers ☐ Wirth ☐ Wössner ☐ WP-Suspension ☐ YSS ☐ Zupin

Öle/Schmierstoffe ☐ Agip/eni ☐ Bel-Ray ☐ Castrol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motorex ☐ Motul ☐ Repsol ☐ Shell ☐ Valvoline

Straßenreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Rennreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Motorradbekleidung ☐ alpinestars ☐ Arlen Ness ☐ AXO ☐ Berik ☐ BÜSE ☐ Dainese ☐ Dane ☐ Daytona ☐ FLM ☐ Furygan ☐ Gimoto ☐ Hein Gericke ☐ HELD ☐ IXS ☐ Kushitani ☐ Mugen Race ☐ Schwabenleder ☐ Sidi ☐ Spidi ☐ Spyke ☐ Vanucci

Helme ☐ AGV ☐ Airoh ☐ Arai ☐ BMW ☐ HJC ☐ Lazer ☐ LS2 ☐ Nolan ☐ Schuberth ☐ Scorpion ☐ Shark ☐ Shoei ☐ Suomy ☐ X-lite

Pflegemittel ☐ Aral ☐ Caramba ☐ Castrol ☐ Hein Gericke ☐ Motul ☐ Procycle ☐ S100/Dr. Wack ☐ Sonax

Uhren ☐ Breitling ☐ Certina ☐ Festina ☐ G-Shock ☐ Lotus ☐ Tissot ☐ Tudor

- **Und welche Produkt-Bereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?**
☐ Bremsbeläge ☐ Auspuffanlagen ☐ Fahrwerke ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Straßenreifen
☐ Rennreifen ☐ Motorradbekleidung ☐ Helme ☐ Pflegemittel ☐ Uhren

- **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Motorräder, Autos oder Motorsport unterhalten?**
______ mal privat ______ mal beruflich

RACER DES JAHRES 2022 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/SSP/SSP300 F______ Straßensport national
G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle
K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300
P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ____________________ Typ ____________________ PS ______

Reifen, Marke ____________________

- **Folgende Firmen sind z.T. im Motorrad-Rennsport engagiert.**
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Bremsbeläge ☐ alpha Technik ☐ AP-Racing ☐ Braking ☐ Brembo ☐ Carbone Lorraine ☐ EBC ☐ Ferodo ☐ Hi-Q ☐ Lucas/TRW ☐ Premier ☐ Saito ☐ SBS

Auspuffanlagen ☐ Akrapovic ☐ Arrow ☐ BOS ☐ BSM ☐ Devil ☐ G.P.R. ☐ Hattech ☐ Laser ☐ LeoVince ☐ Micron ☐ MIVV ☐ Remus ☐ SC Project ☐ Scorpion ☐ Sebring ☐ Shark ☐ Termignoni ☐ Yoshimura

Fahrwerke ☐ alpha Technik ☐ Bitubo ☐ HH-Racetech ☐ Hyperpro ☐ Marzocchi ☐ Öhlins ☐ Showa ☐ SO-Products ☐ Wilbers ☐ Wirth ☐ Wössner ☐ WP-Suspension ☐ YSS ☐ Zupin

Öle/Schmierstoffe ☐ Agip/eni ☐ Bel-Ray ☐ Castrol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motorex ☐ Motul ☐ Repsol ☐ Shell ☐ Valvoline

Straßenreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Rennreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Motorradbekleidung ☐ alpinestars ☐ Arlen Ness ☐ AXO ☐ Berik ☐ BÜSE ☐ Dainese ☐ Dane ☐ Daytona ☐ FLM ☐ Furygan ☐ Gimoto ☐ Hein Gericke ☐ HELD ☐ IXS ☐ Kushitani ☐ Mugen Race ☐ Schwabenleder ☐ Sidi ☐ Spidi ☐ Spyke ☐ Vanucci

Helme ☐ AGV ☐ Airoh ☐ Arai ☐ BMW ☐ HJC ☐ Lazer ☐ LS2 ☐ Nolan ☐ Schuberth ☐ Scorpion ☐ Shark ☐ Shoei ☐ Suomy ☐ X-lite

Pflegemittel ☐ Aral ☐ Caramba ☐ Castrol ☐ Hein Gericke ☐ Motul ☐ Procycle ☐ S100/Dr. Wack ☐ Sonax

Uhren ☐ Breitling ☐ Certina ☐ Festina ☐ G-Shock ☐ Lotus ☐ Tissot ☐ Tudor

- **Und welche Produkt-Bereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?**
☐ Bremsbeläge ☐ Auspuffanlagen ☐ Fahrwerke ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Straßenreifen
☐ Rennreifen ☐ Motorradbekleidung ☐ Helme ☐ Pflegemittel ☐ Uhren

- **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Motorräder, Autos oder Motorsport unterhalten?**
______ mal privat ______ mal beruflich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ B208
Viel Spaß beim Mitmachen! Ihre Redaktion

***Einverständniserklärung**: Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz. © Alle Rechte vorbehalten. Eine Verwertung oder Nachahmung ist nur mit Zustimmung des Verlages zulässig. Zuwiderhandlungen werden zivil- und strafrechtlich verfolgt.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser **MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X ..... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Ich lese...

MOTORSPORT *aktuell* ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Motorrad-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoGP/Moto2/Moto3	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoE	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Superbike-/Supersport-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ JuniorGP/Moto2-EM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Endurance-WM (EWC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Seitenwagen-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IDM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Northern Talent Cup	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Motocross-/Supercross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supermoto-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MX-Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Enduro-/Superenduro-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rally-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Offroad/Bahnsport	☐	☐	☐	☐	☐

4

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Motorsport *aktuell* 4/23

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser **MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X ..... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Ich lese...

MOTORSPORT *aktuell* ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Motorrad-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoGP/Moto2/Moto3	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoE	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Superbike-/Supersport-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ JuniorGP/Moto2-EM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Endurance-WM (EWC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Seitenwagen-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IDM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Northern Talent Cup	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Motocross-/Supercross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supermoto-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MX-Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Enduro-/Superenduro-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rally-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Offroad/Bahnsport	☐	☐	☐	☐	☐

3

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Motorsport *aktuell* 4/23

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.